

Sulle nevi  
finlandesi

# LAMPINEN vince in SAAB

SPECIALE AUTOSPRINT

**HELSINKI** - Il rally finlandese delle nevi, vinto da Lampinen, non meritava il suo nome, in quanto la neve era molto scarsa, ma per lo meno il percorso era scivoloso e ghiacciato. Gara piuttosto locale, visto che tutti i concorrenti erano finlandesi, però occorre dire che nello stesso weekend c'era una prova del campionato rallies svedese il che spiega l'assenza dei piloti di questo paese. Mikkola e Alen, poi, non disponevano di vetture per partecipare al rally.

Sul percorso di km 1200 ce n'erano 400 di prove speciali (39) e su 63 vetture al via soltanto 44 hanno tagliato il traguardo. L'Escort di Makinen si è ritirata dopo dieci prove e il pilota era molto scontento dei suoi pneumatici, dai quali si erano infatti staccati tutti i chiodi.

Dopo la prima notte (cioè dopo 14 prove speciali) Hamalainen su Sunbeam Avenger gruppo 1 conduceva precedendo di 9' la Saab di Lampinen. Questi, futuro vincitore della gara, ha segnato il miglior tempo in nove prove speciali, mentre il suo compagno di squadra Rainio è arrivato secondo dopo una corsa condotta in modo impeccabile.

Ritirati Kinnunen su Datsun, Saaristo e Markula, entrambi su Skoda, tutti per guasti meccanici, mentre fra le signore la più veloce è stata Marketta Oksala su Sunbeam Avenger gruppo 1, la quale ha preceduto di un minuto e mezzo Eeva Heinonen su Escort.

Attualmente conducono ex-aequo nel campionato rallies finlandese Lampinen e Hamalainen con punti 32.

**Juhani Melart**

**RALLY DELLA NEVE** - Helsinki, 28 febbraio 2 marzo - Rally internazionale valevole per il campionato europeo piloti coefficiente 2.

**LA CLASSIFICA**  
1. Lampinen-Markkanen (Saab); 2. Rainio-Nyman (Saab); 3. Hamalainen-Toivonen (Sunbeam Avenger); 4. Vilkas-Soini (Saab); 5. Valtaharju-Anttila (Opel Ascona); 6. Airikkala-Ahava (Vauxhall Magnum); 7. Gronholm-Anttonen (Volvo); 8. Salonen-Harjanne (Volvo); 9. Enomaa-Honkavaara (BMW); 10. Fyhrqvist-Malmstrom (Opel Ascona).

## L'Euro-Piloti dopo 5 prove

Lampinen e Markkanen punti 120; Blomqvist e Sylvan 80; Vilkas e Soini 68; Hamalainen 64; Verini e Fossetti 60; Predera e Petisco 45; Mikkola 44.



LONDRA - Il solito Billy Coleman ha vinto il Rally Mintex Dales con una Escort, agevolato però dal ritiro di Roger Clark già alla prima prova speciale. Le ultime tre edizioni erano state vinte appunto da Clark. La gara era il primo round della serie nazionale del RAC, che per l'anno prossimo dovrebbe diventare internazionale. Ne fanno parte alcuni tratti utilizzati nel Rally del RAC. Nelle foto (sopra) il vincitore, Billy Coleman, e il secondo arrivato, Rocky, pure su Escort (sotto).



Per la difficoltà discegliere la data

# Niente rally Sicilia?

**PALERMO** - Thrilling palermitano per il prossimo Rally Internazionale di Sicilia che avrebbe dovuto disputarsi il 15 marzo prossimo, ma la cui effettuazione — alla luce delle più recenti notizie — appare quanto meno problematica.

Dopo una serie di colloqui più o meno diretti con la CSI (il Rally siciliano è prova iscritta nel calendario internazionale) e con gli organizzatori della Ronde della Giraglia, concomitante per data, al fine di ottenere ugualmente l'imprimatur parigino (i responsabili dell'Automobile Club Palermo si erano impegnati a rifiutare le iscrizioni di quei piloti che potessero partecipare alla prova francese) nei giorni passati si è avuto il secco e definitivo «no» per la data del 15 marzo.

A questo punto, non potendo più scivolare al 22 Marzo (la concomitanza con il Firestone Rally avrebbe creato i medesimi problemi) ci si sarebbe orientati per il 28-29 Marzo (venerdì e sabato di «Passione») lasciando libera la domenica «perché la Pasqua è bene passarla a casa con i bambini...». Questa nuova data, peraltro concomitante con l'East African Safari, creerà certamente notevoli problemi, non fosse altro per i numerosi passaggi attraverso i centri abitati delle Madonie (Geraci,

Polizzi, ecc.) in cui i concorrenti dovranno passare con la quasi scontata certezza d'imbattersi in processioni e manifestazioni religiose che bloccano i centri di quei paesi.

Un simile stato d'incertezza (anche per la Targa Florio stradale di giugno ci sono grossi problemi di data) ha portato un notevole disagio nelle sfere organizzative dell'Automobile Club Palermo e per lunedì 3 Marzo è in programma una riunione straordinaria del Consiglio Direttivo che si preannuncia assai movimentata (si prevedono riflessi anche sulla funzionalità della Commissione Sportiva). Intanto, mentre piloti e Scuderie aspettano di sapere e di conoscere se e quando si farà questa travagliata quarta edizione del Rally, sono cominciati gli allenamenti dell'Alfa Romeo sulle stradine delle Madonie. Dopo Dall'Ava e Maiga, nella scorsa settimana Ballestrieri ha provato il tracciato a bordo di una Alfetta GT strettamente di serie. Gli uomini della Lancia invece hanno preferito soprassedere con gli allenamenti, (le vetture erano già sulle bisarce e stavano per essere spedite in Sicilia) in attesa di avere precise indicazioni sulla effettuazione del Rally di Sicilia.

**Giulio Mangano**

In tono minore la  
sfida di S. MARTINO

# BARON è il campione sci-rally

**S. MARTINO DI CASTROZZA** - Si è trattato di un «Europeo» per modo di dire, il campionato di sci-rallymen disputatosi sulla pista della Ces nera. Fortuite (ma mica tanto) concomitanze hanno impedito una più folta e qualificata partecipazione. L'imminente Lyon-Charbonnières, prova dell'euroconduttori cui sono iscritti i piloti Fiat e Alfa, nonché i tedeschi Rohrl e Berger che tanto avevano voluto essere presenti allo slalom gigante «riservato» di S. Martino, è soltanto uno degli impedimenti-chiave. Gli altri due sono stati il tradizionale Diner-Drink che il Jolly Club ha organizzato a Milano sabato sera (poteva essere programmato in altra data) e la cerimonia di premiazione dei campioni italiani del volante.

Ne è venuta fuori comunque una bella manifestazione che è servita intanto a far da collaudo al campionato europeo sci-rallymen che, con il patrocinio del Lloyd Adriatico, è già confermato per il 1976. Ventisette piloti iscritti e ventiquattro (di cui due rally-women) i parenti, per organizzazione dell'US Val Cismon. Ha assistito tra gli altri, il vicepresidente della federazione sport invernali avv. Attilio Coen. Tre gli apostripi con il piccolo Sonda in evidenza. Diciamo subito che si è imposto e nettamente, Giuseppe Baron della scuderia Palladio. Baron che vanta otto anni di attività semi-agonistica nel Sai Vicenza (fino a diventare 3. categoria) ha vinto con 3' 69/100 di vantaggio sul secondo classificato, Mauro Simontacchi della Padova Corse. Un margine davvero considerevole in rapporto alla distanza ed all'impegno della pista: mt 70 e porte 30.

Al terzo posto Biagio Muscionico, di misura su Ettore Negri, di Tolmezzo. Da segnalare la bella prova offerta da Gabriele Serblin (cimentandosi nel Giro d'Italia nonché nell'ultimo Rally Campagnolo con una Triumph Dolomite ufficiale): l'aspirante pilota-Ferrari 312-B3 ha ricevuto in dono da Baron gli sci del successo, marca Roy-ski presto reclamizzata sulla tuta di Serblin. A corteo di preparazione il sammarinese Giorgio Tauffer s'è dovuto accontentare del settimo posto («Quando cominciavo ad andare forte la gara è finita...») davanti al compagno di equipaggio Rolando Bonelli: la coppia più veloce del campionato!

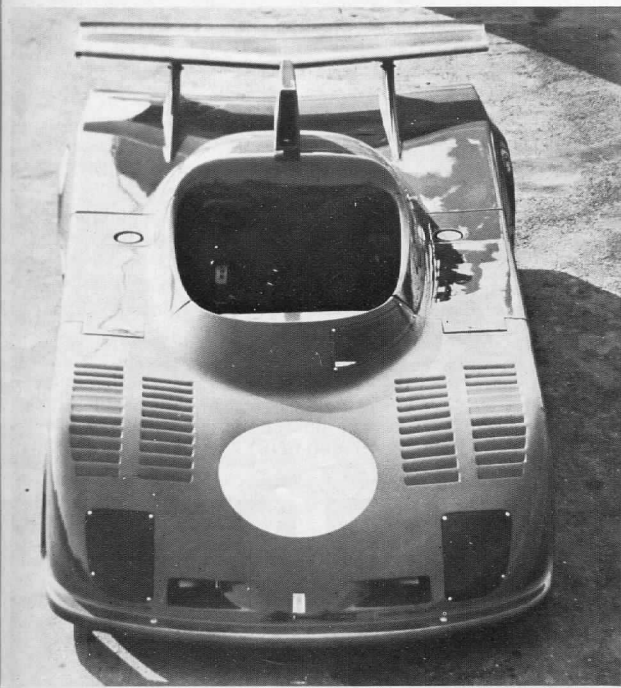
Nella categoria femminile, la locale Gina Toffol ha avuto nettamente la meglio oltre che sulla unica rivale in gara, Anna Poli, su ben quattro piloti di sesso maschile. Per chiuderci, una notizia in anteprima: Gabriele Serblin, che per l'occasione ha compiuto un sopralluogo sulle strade del rally, ha deciso di partecipare al prossimo S. Martino (la macchina gliela ha già procurata Filippi) una settimana prima del G.P. d'Italia di F. 1, per assicurarsi il diritto all'ammissione al campionato europeo di sci-rallymen.

**I. c.**

1. Campionato europeo sci-rallymen slalom gigante. S. Martino di Castrozza, 2 marzo 1975

**CLASSIFICA UFFICIALE**  
Categoria maschile: 1. Giuseppe Baron 43'91; 2. Simontacchi 47'60; 3. Muscionico 49'59; 4. Negri 49'98; 5. Augustin 50'66; 6. Serblin 51'91; 7. Tauffer 52'71; 8. Bonelli 52'87; 9. Toffol 53'69; 10. Lomuscio 53'70; 11. Tacchini 53'89; 12. Comelli 54'15; 13. Santi 54'77; 14. Sonda 55'15; 15. Fanecco 58'58; 16. Giovannotti 1'00'59; 17. Dus 1'04'45; 18. Pianezola 1'28'50; 19. Masturzo 1'40'45; 20. Miclet 2'20'80; 21. Rosa 2'24'44.

Categoria femminile: 1. Gina Toffol 1'12'74; 2. Anna Poli 1'31'55.



Enzo Osella ha collaudato personalmente, a Casale, la sua nuovissima PA3 dotata, per l'occasione, di un motore 1300. Qui sopra, la forma lenticolare della PA3 ricorda anteriormente la Porsche 908-3. A destra, Osella in azione. Si Notino le belle soluzioni aerodinamiche della vettura

TORINO - Ad una settimana di distanza dalla Formula 2 è scesa in pista a Casale con Enzo Osella, collaudatore di lusso, la nuova Osella PA3 Sport edizione completamente riveduta della PA2 '74. Un complesso lavoro di ricerca aerodinamica è stato svolto su questo già notevole telaio rimeditando e criticando tutti gli aspetti della già pur positiva carrozzeria '74. Frutto di questa elucubratura invernale del team di via Guastalla in collaborazione con la Gialga e Bertinetti, una inedita mini-carrozzeria ultrafilante e leggerissima che ha più l'aspetto del jet superpersonico che non di una tradizionale sport.

In sede di progetto si è cercato di smussare e addolcire ogni raccordo rivedendo in particolare la configurazione del muso ora assai raccolto e a profilo alare in piuma, e così pure l'abitacolo che, ristrettissimo, veste i due posti regolamentari con un minimo dispendio di spazio scoperto. Sempre per ottimizzare la penetrazione e ridurre i vortici si è ricorsi al «cupolone» con presa d'aria a periscopio però contenendone le dimensioni al massimo e fondendo con cura i raccordi ad ampio raggio di curvatura con i bordi laterali dell'abitacolo.

Assai personale e nuovo il parabrezza a corpo unico che per aumentare la visibilità sul lato sinistro dispone ora di uno specchio in plexiglas trasparente tipo Chaparral. Qualche centimetro in altezza sul posteriore si sarebbe potuto guadagnare ma per prudenza si è progettata la carrozzeria per gomme da 25". Completa l'immagine di jet superpersonico, un alettone a freccia accentuata con bordo a unghia fissato con un interessante sistema a culle scorrevoli che facilita la regolazione.

Oltre alla penetrazione è stato curato l'equilibrio delle deportanze, fondamentale ai fini delle prestazioni: un lieve bordo sul muso inarca infatti la linea d'asse e assicura con le ferite di scarico sui passaggi ruota anteriori una sufficiente deportanza dell'avantreno bilanciabile con l'alettone posteriore che assicura l'aderenza necessaria alle ruote motrici. Ridiati autoleccanti di fissaggio dei tre pezzi del cerchio che sono sulla parte esterna per non risentire negativamente del calore originato dai freni.

Anche del telaio vi è molto da dire. Soprattutto si è lavorato sui particolari

rivedendo e migliorando quegli aspetti poco visibili che spesso però sono determinanti in gara. In particolare il retrotreno è completamente nuovo e derivato dal F. 2. Il telaio della A3 è adattabile facilmente ad ogni tipo di motore; in parallelo per «Alval» è stato studiato e terminato in questi giorni uno speciale telaio per ospitare l'otto cilindri 2000 Romeo



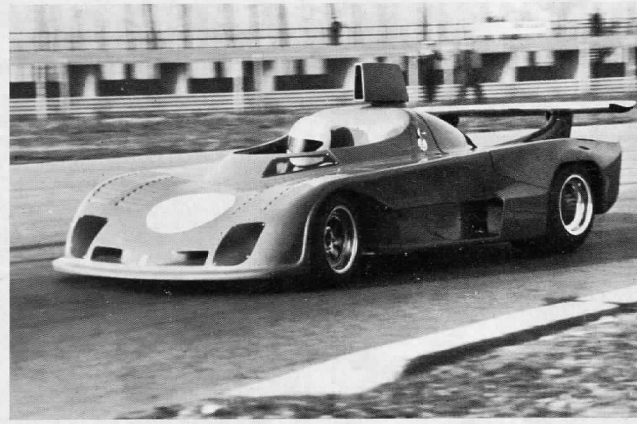
Alle prove della PA3 a Casale era presente lo stesso «Alval» che ha seguito con attenzione lo scendere dei tempi sul giro. «Alval» poi, grazie all'ingegnere Marcaro ha in preparazione una Escort 2000 integralmente realizzata partendo da una Escort RS di serie. Doveva con questa vettura fare la 4 Ore con Merzario, ma purtroppo la gara è in concomitanza con il Mugello. Con questa vettura Schenetti ha ottenuto un probante 57'2 a Varano in prima uscita

Ferraris con cui Osella ha un fattivo rapporto di collaborazione. In questo caso per inglobare in posizione la più centrale possibile l'otto cilindri Ferraris, si è ricorsi ad un telaio tubolare posteriore derivato direttamente dall'esperienza del F. 2 con sei tubi (più i due puntoni del roll-bar) che fluiscono sul flangine distanziale.

Molto interessante è curato il lavoro di rinforzo, invisibile dall'esterno, della zona centrale contenente i serbatoi che dovrebbe così assorbire agevolmente i maggiori sforzi indotti dagli oltre 300 CV del Romeo Ferraris. Entro breve tempo, appena sarà disponibile il motore definitivo «Alval», per cui è stata realizzata questa super 2000, dovrebbe provare in pista la sua creatura per la quale ha per-

La PA 3 piace in prova a CASALE  
(obbiettivo è venderne una ventina)

# OSELLA imita il cupolone ALFA



sonalmente studiato in particolare tipo di colore oro-metallizzato.

Nelle brevi prove di Casale, Enzo Osella con la nuovissima PA3-1300 con motore Ford ha ottenuto un notevole 1'3"8, tempo di tutto rispetto che abbatte ufficialmente tutti i record precedenti della categoria pur con un propulsore che con prendeva tutti i giri, dimostrando

e revisione grazie ad uno speciale reparto di tecnici che non hanno timori a spremere cavalli dai BMW o da qualsivoglia Cosworth. Una gradita sorpresa viene dalle prove del nuovissimo BDH 3 (40477,6) a cinghia fornito come «kit» dalla Cosworth che strutturalmente riveduto e irrobustito con bielle lunghe ci propone come un possibile anti-BMW soprattutto per le gare in pista. A suo favore una potenza pressoché uguale al BMW (circa 280 CV veri) con un costo d'esercizio del 30 per cento in meno e di manutenzione del 50 per cento in meno addirittura. Esiste anche una versione 1300 che nasce con la sigla BDH alesaggio 81 mm.

Osella poi è in attesa dell'annunciato nuovissimo BMW a 6 cilindri a V di F. 2 che dovrebbe veder la luce nel '76 e che attualmente sta gestando in Germania, mentre invece i progetti riguardanti lo Schnitzler sovralimentato 2000 e 3000 segnano ancora il passo causa la fragilità del motore. Con l'otto cilindri di Romeo Ferraris sono in cantiere, grazie ad «Alval» programmi assai succulenti che riguardano l'Euromarche con lo stesso «Alval» e i piloti ufficiali del team, Truffo e Francia a cominciare con il Mugello e — perché no — qualche gara del Mondiale.

Giorgio Rossotto

## Squadra ufficiale (con Ribeiro e Nilsson) MARCH in F. 3

BICESTER - La March avrà quest'anno per le gare di F. 3 un team ufficiale: la prima macchina, che sarà pilotata da Alex Dias Ribeiro (ex GRD) porterà i colori della Rastro profumi, della Mangels acciai e della Copersucar e manterrà il violetto e bianco sulla carrozzeria. La seconda macchina sarà per Gunnar Nilsson: entrambe utilizzeranno motori Toyota-Nova. Nel programma tutta la serie inglese BF più alcune gare all'estero, per un totale di 15 gare in Inghilterra e 5 in continenti: prima gara di Ribeiro il 2 marzo a Thruxton (non di campionato), mentre dal 31 marzo (sempre a Thruxton) saranno schierate le due vetture.

Un'altra equippe semiufficiale sarà quella composta dallo svedese Conny Andersson e dall'italiano Gianni Savola (che aveva avuto le prime esperienze sulla Dallara sport la scorsa stagione). Anche questi ultimi avranno motori Toyota-Nova e debutteranno il 31 marzo al Nurburgring.

così l'efficacia del lavoro svolto.

In via Guastalla, inoltre, sono in fase avanzata di finitura, alcuni già pronti solo in attesa della carrozzeria, i venti telai PA3 programmati e già venduti. Sono poi in lavorazione le cinque F. 2 previste per la squadra ufficiale che esordirà all'Estoril. Giorgio Francia con i colori della Car disporrà della F. 2 già vista, mentre Duilio Truffo che ha portato avanti positivi contatti con gli sponsor sarà all'Estoril ancora con la sua March F. 2; mentre già a Thruxton, la gara successiva avrà anche lui la sua fiammante Osella F. 2. A metà stagione poi, smaltito il gran lavoro attuale saranno costruite e poste in vendita anche le F. 2.

Riguardo i motori, Osella assicura un accurato servizio di assistenza, montaggio

(ATTUALFOTO)

# Scelti gli «11» della nuova CSAI

(con un fratricidio  
tra i «rallysti»)

# Il nostro GOVERNO

TORINO - Le «grandi manovre» elettorali per la designazione (e quindi l'equilibrio «politico») del Comitato esecutivo della nuova CSAI erano cominciate già venerdì, nel primo pomeriggio, quando il Consiglio Nazionale Sportivo si era riunito, di fronte ad alti esponenti ACI, per il suo insediamento formale.

Il presidente Carpi ha presentato De Nitto, neo-segretario della CSAI, preoccupandosi di porgere il suo saluto e ringraziamento a Saliti e di dire che il suo allontanamento dalla segreteria CSAI non è stato un «siluro», ma un passo avanti nella sua carriera di funzionario ACI. Subito dopo, Carpi ha sostanzialmente tolto Saliti dalla corsa per uno dei tre posti di «super-delegato» di Zona, esprimendo la disapprovazione dell'ACI al fatto che un suo memoro desse la scalata alla CSAI dal versante riservato agli «altri», cioè gli sportivi militanti e le loro organizzazioni rappresentative. Si è trattato di una decisione formalmente ineccepibile, anche se sinceramente inattesa, che non fa che confermare l'indiscussa abilità di Carpi di saper scegliere il momento ed il modo giusto per dare corpo alle istanze generalizzate.

Il risultato è stato che i venti delegati di zona si sono ritrovati con «cavallo» in meno su cui puntare, o con il quale correre. Quasi tutti i delegati hanno fatto poi le ore piccole, nella saletta della «Plaza», alla riunione informale voluta da ANCAI e FISA che sarebbe dovuta servire ad organizzare un po' le votazioni del giorno dopo.

L'equilibrio delle forze era stato un poco variato (relativamente alle previsioni) dal fatto che l'IACI aveva scelto Cocoli (neo-direttore dell'AC. Firenze) e Mingrino (AC. Enna) come rappresentanti degli organizzatori, e bisognava pur tener conto di Milano, visto che Milano organizza Gran Premio e 1000 chilometri. Parimenti, il non scegliere Bologna aumentava le già notevoli possibilità di Moruzzi. Restava un posto vuoto, per il quale si dava per scontato uno dei «giro» rallies, o Filippi o Aleffi.

Sabato mattina, dopo l'interminabile discussione su un ponderoso programma di lavoro che ci pare pieno di ottimi obiettivi ma francamente titanico, si è andati al voto. Moruzzi ha avuto 25 preferenze, seguito da Vaccarella con 19. L'elezione del «preside volante» ci fa molto piacere, poiché Vaccarella ha già mostrato in varie occasioni di avere le idee chiare ed un notevole ascendente personale. Per la terza piazza, Filippi (13 voti) ed Aleffi (10) dividendosi le preferenze di una certa parte dell'elettorato, hanno fatto il gioco di Galmanini, che con 15 voti è risultato il terzo delegato ad entrare nell'esecutivo.

Si tratterà, ora, di verificare la consistenza dei due schieramenti. Inutile fare nomi, anche se è chiaro che Rogano avrà voluto garantirsi il più possibile da «sorprese» (post elettorali) ottenendo, come rappresentanti degli organizzatori (di nomina ACI) due fra gli Automobile Clubs più ossequiosi alle direttive centrali. Per ora, è sufficiente sottolineare come nella nuova CSAI per lo meno chi fa le corse (in tutti i sensi) avrà un notevole peso ed una grande possibilità dialettica. La possibilità di questa verifica si presenterà presto. Il 14 marzo, a Roma, l'esecutivo si riunirà nuovamente per uno dei primi problemi all'ordine del giorno della nuova CSAI: quello delle sottocommissioni.

Per le TUTE soddisfazine ai piloti

TORINO - La riunione di sabato scorso del Consiglio Nazionale Sportivo ha affrontato, oltre all'elezione dei tre delegati di zona, anche alcuni argomenti di indole programmatica e quell'impegno programmatico che tutti ci auguriamo la nuova CSAI riesca ad attuare.

Una cosa molto importante, e che ci preme segnalare, è stato il verificarsi della volontà di valorizzare associazioni di categoria e scuderie, per un maggior colloquio con la «base». Questo sarà in pratica lo scopo dei vari delegati di zona non eletti nell'esecutivo, un compito di «collegamento» tutt'altro che facile e per nulla da sottovalutare, nelle sue implicazioni anche personali.

Calendario. Il CSN ha posto all'ordine del giorno le richieste italiane nel calendario internazionale 1976, che devono essere presentate a Parigi entro il 10 marzo. La tendenza è stata quella di razionalizzare le richieste alla FIA, in modo da vedersene accolte il maggior numero possibile, e poi «girarle» all'AICA per la designazione ai vari circuiti.

Abbigliamento. Prevedibile marcia indietro della CSAI in materia di abbigliamento di sicurezza, tute e caschi. L'obbligo del materiale di sicurezza così come era stato richiesto in un primo tempo, a partire dal 1. giugno, resta per F. 1, F. 2, F. 3, F. Ford, F. Italia, Sport. Per i gruppi 2 e 4 solo in circuito. Quindi, tutto resta come prima (in attesa di una revisione della faccenda), per i gruppi 1 e 3 sempre, per i gruppi 2 e 4 in gare in salita, e per i rallies e regolarità in generale. A proposito di tute e caschi, la Linea Sport ha comunicato il listino ufficiale dell'abbigliamento obbligatorio in FPT: tuta doppia, lire 105.000; sottotuta 42.000; sottocasco 7.500; calze 4.500. Un totale di 159.000 lire, IVA compresa. Per i caschi, a Milano si trovano anche i caschi giapponesi Shoei, omologati Snell, a lire 50.000.

Pneumatici. E' stato ufficializzato — finalmente — l'uso dei Kleber RS da 13" per le vetture della Formula 850.



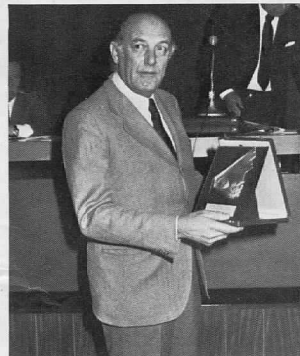
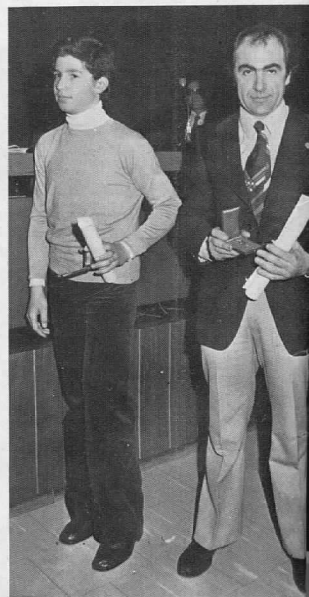
Il presidente ACI, Carpi, qui con Rogano nel corso della premiazione, è venuto a Torino a raccogliere quanto seminato a Taormina (ATTUALFOTO)

## IL COMITATO ESECUTIVO

<b>IL PRESIDENTE</b>	Rogano
(nominato dall'ACI)	
<b>I RAPPRESENTANTI DELLE ASSOCIAZIONI NAZIONALI</b>	Bacciagaluppi (AICA) de Adamich (ANCAI) Marsaglia (ANFIA) Zagato (FISA) Grana (FIK)
<b>I RAPPRESENTANTI DEGLI ORGANIZZATORI</b>	Cocoli (Firenze) Mingrino (Enna)
<b>I DELEGATI DI ZONA</b>	Moruzzi (Emilia-R.) Vaccarella (Sicilia) Galmanini (Lombardia 1.)
(eletti dai componenti del CNS)	



Momenti della premiazione dei campioni. Sopra, Mannucci con la Targa sua e di Munari. Sotto, l'ing. Lampredi ritira il premio per la Fiat. A destra, Carluccio Facetti assieme al «sostituto» di de Adamich



## La premiazione senza campioni

TORINO - Anche se la sala dei convegni del Museo dell'Automobile di Torino era praticamente piena, e molta gente è rimasta in piedi, la premiazione dei campioni italiani della stagione '74 si è svolta in un tono abbastanza dimesso, sicuramente inferiore all'importanza della cerimonia. Davanti ad una platea distratta sono sfilati, e molti non c'erano neppure, fin troppi premiandi, ed a questo proposito c'era chi ricordava sorridendo quel periodo in cui si decise di ridurre il numero dei «campioni», ormai inflazionati, credendo di risolvere tutto chiamando «Trofei» o «Coppe» i campionati ma lasciando inalterato il numero degli aventi diritto.

Molti sbadigli sono forse dovuti al fatto che si sono volute riunire anche le premiazioni del Challenge FISA e dei campionati Karting, e questo senza offesa per i bravi protagonisti delle specialità. Ma il risultato è stato che quando la premiazione è arrivata al «clou» l'interesse si era ormai disperso. Oltre ai vari vincitori di campionati, coppe e trofei, l'ACI ha inteso offrire alcuni riconoscimenti speciali. Stelle d'oro per Enzo Ferrari e Giovanni Canestrini.

TORINO - Si è riunito a Torino il Consiglio Generale della Nuova CSAI; è stato scelto l'esecutivo che porterà avanti i lavori di questa nuova dimensione del nostro sport. A breve termine, le varie sottocommissioni entreranno a far parte di questo lavoro di équipe che sembra essere la base di questo nuovo governo. L'integrazione che si verrà (o si riuscirà) a creare tra questi organi, Consiglio Generale, Esecutivo e Sottocommissioni, è l'elemento determinante della riuscita.

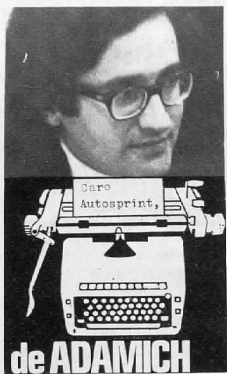
Alcune considerazioni:

1) Seduto intorno al tavolo della riunione di Torino ho avuto la possibilità di valutare che, per la prima volta, ci siamo trovati tra sportivi a discutere di sport, con la partecipazione di persone che, al di là di quelli già conosciuti, potenzialmente nel passato avrebbero potuto dare un loro contributo attivo, ma solo oggi, attraverso la riforma, possono esprimere la loro collaborazione.

2) Questo è un fatto importantissimo: con queste elezioni avvenute con l'organizzazione di un organismo presidente (la CSAI) è stato possibile creare una rete capillare di persone (i delegati regionali) che potranno avere un dialogo diretto, fin dove è possibile, con i licenziati della loro area operativa.

3) La responsabilizzazione così creata, se non lasciata sopire, può dare dei frutti enormi e non solo in funzione della nuova CSAI, ma anche di quelle associazioni (vedi ANCAI) o scuderie (vedi FISA) che saranno sempre il filtro di interessi comuni tra gli sportivi ed il governo sportivo.

4) La sensazione avuta intorno al tavolo di Torino è stata estremamente positiva. Do al solito una mia opinione personale, o meglio dire una mia « sensazione » personale. Trentun persone (tanti compongono il Consiglio Nazionale) hanno avuto linee fondamentali comuni. Il dibattito è stato costruttivo e soprattutto indirizzato verso gli interessi degli sportivi. Dovete pensare che per le persone presenti gli interessi sono a volte dissimili: tra piloti, scuderie, costruttori, autodromi, organizzatori oggi trovare una linea comune può essere anche difficile. Mi sembra che da parte di tutti ci sia stato il desiderio di andare avanti tenendo conto degli interessi di chi



## E' possibile lavorare con fiducia

corre, non con lo spirito della « prima riunione stiano calmi » o del « volemosse tanto ben »!.

5) Sottolineo ancora l'importanza che possono assumere i delegati regionali nel futuro di questa nuova organizzazione. E' logico che tendenze o gruppi esistono nella sfera delle trentun persone, e del resto sarebbe tragico se non esistessero in quanto è sempre dal contraddittorio che nasce un indirizzo valido per la maggioranza. Nell'entusiasmo e nel desiderio costruttivo del momento spero sia possibile creare un discorso comune che faciliti la conoscenza dei problemi generali, fino ai particolari. La struttura che il delegato regionale può creare intorno a sé (ed alcuni già lo stanno impostando) deve permettere anche, lo ripeto, un maggior contatto tra tutti.

A volte noi (vedi ANCAI) non conosciamo le persone ed i loro problemi o le loro capacità, perché nessuno ce li propone, ma spesso, alla rovescia sono le persone stesse che non conoscono noi e non ci danno il mezzo per operare come si dovrebbe. Non siamo naturalmente in atmosfera idilliaca; oggi è così e forse dipende proprio da noi concretizzare queste sensazioni. Si deve lavorare non tanto per se stessi o per un prestigio personale. La funzione del delegato regionale spero si esprimerà non solo attraverso la CSAI, ma attraverso anche quelle associazioni e scuderie che la CSAI stessa vuole potenziare. L'interesse dei piloti del Lazio, tanto per fare solo un esempio, non deve essere fine a sé stesso, ma funzione di un discorso generale di collegamento con le regioni vicine, fino ad esprimersi ad un livello generale di interesse comune. E così per la Lombardia o altri, tenendo conto magari, e qui sta al delegato regionale, dei maggiori problemi o vincoli in cui opera il collega vicino. Questo « trait d'union » non può che venire da gruppi nazionali come ANCAI e FISA.

6) ANCAI e FISA sono state le due associazioni che più hanno creato questa atmosfera di compattezza attraverso l'espressione dei delegati regionali da loro proposti e dei quali buona parte ha potuto divenire rappresentante dei valori sportivi delle singole regioni. Se riusciremo a lavorare in questa dimensione i frutti non dovrebbero tardare.

Per concludere, una considerazione di cui debbo dare atto: ho parlato spesso nel passato di pseudo-democrazia addirittura di monarchia costituzionale; l'impressione avuta a Torino è stata di una voce degli sportivi preponderante nella nuova CSAI. Quando Carpi De' Resmini trasmise nella riunione di Taormina, la parola « democratizzazione » forse passò una patata bollente. Ma devo riconoscere che Carpi ha dato a noi piloti una nuova dimensione di governo sportivo che è la base del nostro futuro e l'ing. Rogano la ha attuata in un modo pienamente soddisfacente. Questo lo dico oggi e non sull'entusiasmo della vitalità FISA-ANCAI avvertita a Torino; spero di poterlo continuare a dire a lungo termine.

Andrea de Adamich

Munari (finalmente!) presidente del G.P.R.

## Si chiedono rallies più economici

MILANO - Quando nell'ottobre del '73, in occasione del Rally di Sanremo, pochi entusiasti attorno ad un tavolino diedero vita al Gruppo Piloti Rally, le speranze erano di arrivare a formare una associazione attiva ed efficiente come ormai è l'attuale. Come per ogni iniziativa i primi passi sono stati incerti, ma occorre ammettere che i piloti rallies hanno dimostrato in questo periodo un'unità e forza che non sempre caratterizza altre categorie. Positivo senza dubbio l'inserimento nell'ambito dell'ANCAI, che ha contribuito a dare immediatamente ufficialità al Gruppo, il quale è riuscito così a portare in seno alla CSAI la voce dei rallyisti.

Il 28 febbraio si è tenuta a Milano un'assemblea con un interessante ordine del giorno. Innanzi tutto si è provveduto a riassumere l'attività sino ad oggi svolta, per rendere noti i risultati conseguiti e soprattutto portare avanti iniziative per propagandare meglio il GPR allo scopo di poter così rappresentare uniformemente tutto il mondo rallyistico italiano. Hanno presenziato a questa riunione un nutrito gruppo di piloti oltre ai due consiglieri ANCAI Angiolini e De Leonibus, ed il dibattito è stato assai acceso ed interessante, con numerosi interventi di piloti privati che hanno portato avanti le loro richieste particolari. Questi i problemi affrontati:

- Esame dei percorsi preventivo da parte di consulenti GPR per una maggiore uniformità delle gare ed adeguamento alle specifiche richieste dei piloti.
- Organizzazione regionale del GPR con istituzione eventuale di rappresentanti zonali.
- Riduzione dei costi di partecipazione ai rallies provvedendo sia con nuove norme tecniche sia riducendo le quote di iscrizione ed elevando i premi gara.
- Istituzione di classifiche esordienti nei rallies nazionali ed uniformità di classi con i rallies internazionali.
- Maggiore stanziamento premi ANCAI a favore dei piloti rallies. Si è quindi provveduto ad eleggere il nuovo Consiglio Direttivo che risulta così composto: Presidente Sandro Munari, Vice presidenti Alcide Pagnelli e Maurizio Ambrogetti, Consiglieri Mario Mannucci, Domenico Russo, Roberto Cambiaghi (che tutelerà gli interessi dei piloti privati rallies internazionali), Serena Pittoni (con uguali mansioni per i rallies nazionali) Segretario Attilio Rossi.

s. p.

ritirate rispettivamente dal presidente dell'AC Modena, Orlandi, e da Sergio Mantovani, presidente della c.s. dell'AC Milano; e targhe ricardate alla Ferrari (non c'era nessun rappresentante della Casa di Maranello), a Munari e Mannucci (c'era Mario), a Brambilla, alla Lombardi e a Merzario (tutti e tre in Sud Africa), alla squadra nazionale di karting, alla Fiat (l'ha ritirata Lampredi) ed ai kartisti Rovelli, Patrese e Paola Marchetti.

Fra gli altri assenti di rilievo uno dei due campioni assoluti, cioè de Adamich, che era stato trattenuto ad Amsterdam da un impegno di lavoro e che comunque ha fatto a tempo ad essere a Torino il sabato mattina per i lavori della CSAI. Fra i presenti, naturalmente il presidente Carpi, il presidente d'onore Marinucci, quindi Peretti-Colò, Borracci, Orlandi, Arienzo, Christillin, Pampaloni, l'ex-presidente della CSAI de Unterrichter, Mingrino, Rogano e poi Lampredi, Sguazzini e Fiorio. E c'era anche, vivo nella memoria di tutti, Eugenio Dragoni, al quale — ricordato con brevi parole da Zagato — sono andati gli applausi più lunghi e sinceri dei presenti.

## Percorso tutto cambiato per il «DELLA FAVERA»

PADOVA - Disco verde per la 20. edizione del Rally « Mario Dalla Favera », dopo gli intoppi palesati in sede di studio del percorso. In conseguenza della negazione del permesso di transito da parte dell'assessorato ai lavori pubblici della provincia di Trento sul Valles, gli organizzatori sono stati costretti a modificare profondamente il tracciato. Questo quindi il nuovo tracciato del primo TRN stagionale: Padova, Bassano, Primolano, Fiera di Pri-

miero, Tonadico (C.O.), prova speciale del Cereda, Cugnago (C.O.), prova speciale del Duran, Forcella Staulanza, Caprile, Digonera (C.O.), prova speciale Digonera, Pieve di Livinalonga, Arabba (C.O.), prova speciale S. Pellegrino, Falcade, Agordo, Gosaldo, (C.O.), prova speciale Cereda, Passo Cereda, Fiera di Primiero, S. Martino di Castrozza (C.O. d'arrivo).

La distanza ufficiale è di 330 km.

Finalmente deciso  
tutto il programma

## Per Pasqua ritorna la F. FORD

Programmi sportivi Ford anno sesto. A Vellelunga erano appena iniziati i lavori di ristrutturazione a Monza non si parlava ancora di varianti e Varano era appena un accenno dell'attuale tracciato: questa la situazione autodromi nel 1970 quando la Ford iniziava il suo ciclo anche in Italia. Attualmente le condizioni sono nettamente diverse ed era pressoché inevitabile che proprio l'associazione dei circuiti, nata da uno «status quo» che non è più quello pionieristico di un tempo, cercasse di risolvere direttamente con i promotori delle gare i problemi finanziari dei campionati.

Con la Ford l'incontro non è stato dei più facili perché l'AICA si trovava nella logica necessità di definire immediatamente il programma dettagliato di una stagione agonistica che alla casa di viale Pasteur, costretta a diminuire il budget per le gare ufficiali perché manca ancora la firma ad un piccolo ma determinante apporto pubblicitario della Sipal Arexon. Quest'ultima è una ditta con notevoli interessi nel campo dei prodotti di bellezza per auto che all'ultimo momento si è resa autrice di un vero colpo di scena che ha cambiato per una ennesima volta il tono delle trattative.

Fino a metà febbraio il calendario era fermo a nove gare perché il budget della Ford non permetteva programmi più ambiziosi mentre a sua volta la casa dell'EUR, presidente alla lettera le direttive dell'AICA che aveva stabilito un tariffario unico per tutti i circuiti, sceglieva le date migliori negli autodromi VIP con l'esclusione di Varano e Magione. A questo punto iniziava un vero braccio di ferro perché l'AICA non poteva certamente permettere che soltanto i due mini-autodromi restassero al di fuori dei contributi Ford ma in breve l'associazione tirava fuori un vero asso nella manica che riportava un po' di sorriso sul volto di tutti gli interessati: la Sipal Arexon avrebbe coperto le spese della decima gara contribuendo a dare omogeneità al calendario ed a sua volta la Ford era invogliata ad un gesto di buona volontà e distribuiva con perfetta equità le sue gare.

Con regolamenti tecnici e sportivi pressoché invariati rispetto allo scorso anno la F. Ford in Mexico nel '75 correranno sempre, si conserva ed in più verrà dato il 30 marzo a Casale. Sul medesimo autodromo le macchine usciranno di scena il 14 settembre dopo avere toccato tutti gli autodromi italiani con una scelta di date piuttosto stuzzicanti: vedi le gare di Imola, Mugello, Mugello e più, rispettivamente concomitanti con l'Euro 2000 e con la 500 Miglia del Gruppo 1 e 1/2. A questo punto per la Ford l'unica data dubbiosa resta quella del 2 giugno perché secondo Carlo Micci la trasferta di Pergusa deve essere programmata in un periodo lontano dalle altre gare e più vicino alle ferie estive. Comunque anche quest'anno i piloti dovrebbero essere invogliati a scendere fino in Sicilia, attratti se non altro dall'ingaggio di 100.000 lire che però non sarà elargito dalla Ford come nel '74 ma dai vari enti che concorrono alla gestione di Pergusa.

Quello di Pergusa resterà in ogni caso un ingaggio straordinario (a parte il prezzo politico del motore ancora fermo a 300.000 lire) perché come era nell'aria il premio speciale di 30.000 lire che la Ford negli anni scorsi distribuiva a tutti i piloti scesi lontani dalle altre gare e più vicino alle ferie estive. Comunque anche quest'anno i piloti dovrebbero essere invogliati a scendere fino in Sicilia, attratti se non altro dall'ingaggio di 100.000 lire che però non sarà elargito dalla Ford come nel '74 ma dai vari enti che concorrono alla gestione di Pergusa.

## Il Gruppo PILOTI ROMANI conferma per il 19 marzo il TROFEO RINALDI per tutte le classi dei Gruppi 1 a 5

# Si corre per beneficenza

ROMA - I piloti italiani sono invitati a partecipare in massa perché il Trofeo Luigino Rinaldi del prossimo 19 marzo non sarà una gara come tutte le altre. Tenendo fede ad una vecchia promessa la Scuderia Gruppo Piloti Romani organizzerà la gara con il preciso scopo di devolvere in beneficenza, a favore di Don Sergio Mantovani, l'intero ricavato della manifestazione che sarà aperta a tutte le classi dei Gruppi 1, 2, 3, 4 e 5 mentre il campo di gara sarà il circuito completo di Vellelunga. Quest'ultima caratteristica potrebbe già essere un ottimo stimolo per i piloti e soprattutto per quelli del turismo e gran turismo di serie che in quattro anni hanno corso soltanto una volta sul «lungo», ma ancora di più deve essere compreso lo spirito della manifestazione che sarà una vera festa dell'automobilismo sportivo.

D'altronde tutti conoscono le iniziative di Don Sergio Mantovani, il capellano dei piloti che con le sue sole forze ha dato vita all'asilo nido ed all'Ara per i campioni caduti e proprio con la sua mediazione di uomo disinteressato ed al di sopra delle parti sarà possibile almeno per una volta avere la certezza che una corsa sia soltanto un incontro di sportivi accumulati dalla stessa passione. Per un giorno dovremo scordarci della CSAI, nuova o vecchia che sia, dell'ACI e di tutti gli enti che concorrono a creare e magari anche a risolvere i numerosi problemi perennemente legati allo sport del motore. Tutti dovranno concorrere

alla buona riuscita della gara ed in primo luogo i componenti della super-commissione di onore che starà al di sopra del comitato organizzatore. A fare parte della commissione Palangio ha chiamato il presidente della CSAI ingegnere Rogano ed il nuovo segretario Ernesto De Nitto. Inoltre il presidente dell'AC Roma Monaco, il direttore dell'autodromo di Vellelunga De Luca, il direttore di gara e neo-rappresentante dell'AC Roma in seno alla CSAI Ventura ed infine il dottor Chiaramida della FMS.

La speranza di Palangio è che lo spirito della gara riesca ad attrarre il pubblico e magari qualche pilota di grido (il 19 marzo è d'altronde una data piuttosto comoda anche per i super-impegnati) che contribuisca a dare maggior pregio al Trofeo Rinaldi che in ogni caso ha già ricevuto un notevole appoggio da parte di molti interessati. In primo luogo la Vellelunga SpA che concederà la pista gratuitamente per due giorni ed ancora la tipografia Graf-Nova che stamperà regolamenti e locandine addebitando il solo costo della carta mentre anche i commissari sportivi e di percorso (scelti fra quelli degli AC di Roma e Rieti) saranno in pista soltanto per la gloria. Tra questi segnaliamo Ugolino Beccarini che da Siena interverrà in veste di Delegato CSAI, Mirto Ventura, Antonio Mottini ed ancora Pino Baudile, Antignoni, Tizi, Boragine, De Meis, Bianchi e la segretaria di manifestazione Patrizia Boragine.

Determinante sarà anche l'apporto della

Ditta Molaioni che curerà il servizio antincendio e quello della Federazione Cronometristi che però non ha ancora dato una risposta assolutamente definitiva al pari della Croce Rossa che comunque dovrebbe mettere a disposizione due autovetture, mentre il medico di gara sarà il dottor Chiaramida che interverrà naturalmente a titolo personale. Dunque gli unici enti che non hanno aderito alle finalità della gara sono la SARA che comunque potrebbe concedere uno sconto sull'assicurazione e la SIAE che ha fatto chiaramente capire che non ha molta voglia di proteggere la beneficenza.

Sempre a causa delle finalità della manifestazione non saranno rilasciati biglietti di favore e tanto meno saranno valide le tessere permanenti per l'ingresso all'autodromo. Uguale fermezza sarà riservata da parte del comitato organizzativo nei confronti dei piloti soliti ad iscriversi telefonicamente: in questo caso saranno accettate soltanto iscrizioni corredate della regolare tassa. Infine tutti sono invitati ad aggiungersi alla già lunga lista di sportivi che hanno messo in palio le coppe per le premiazioni. Tra questi primeggia il presidente della scuderia Vesuvio Ciro Nappi che donerà cinque trofei mentre a quota due coppe sono Palangio, Angelini, Gigi Maciocia, la sezione di Napoli della Gr. Piloti Romani, l'AC Napoli, la ditta Barone, la Mobili Rampa e Giovanni Gallo. Una coppa sarà messa in palio anche dalla Martini International.

## TURBO americano per FRANCISCI e una F. 3 targata AVELLINO

ROMA - Risolti da tempo tutti i problemi del suo 4 cilindri 1300, Franco Angelini sta ora seriamente pensando di equipaggiare il motore con un turbocompressore e, portandolo al limite dei 1430 cc. regolamentari, entrare in lizza nella classe 2000. A questo proposito nella sala motori del mago romano c'è già un turbo della americana TRW che fra poco sarà installato su una macchina di serie per le prime esperienze ma in realtà la vera destinazione è un'altra. Intanto sono iniziati gli allenamenti della squadra mana per le gare mondiali ed assieme a Francischi si sono recati a Vellelunga «Baronio» (tornato dunque da Angelini che lo ha lanciato al tempo della GTA), Del Fante e Santucci mentre non ha provato «Gero» che ha già notevole esperienza con ogni tipo di macchina. I risultati sono stati tutto sommato positivi: con la Chevron 1300 impiegata il miglior tempo è stato fatto segnare da Del Fante (55'11) che però ad onore del vero non ha rispettato in pieno l'ordine di Angelini di non superare gli 8500 giri mentre Santucci ha dimostrato di guidare con molta regolarità

(56'15) e lo stesso si può dire di «Baronio» che ha girato sullo stesso piano dell'ex-re delle bicilindriche (56'7). Michele Mazzilli, il tecnico avellinese ormai «milanesizzato» che curava le Brabham della Scuderia Italia, sta terminando in questi giorni la sua prima F. 3 interamente costruita nella sua officina di Milano. I primi passi in veste di piccolo costruttore li aveva compiuti l'anno scorso quando aveva modificato alcune Brabham BT 35 ma durante l'inverno ha saltato il fosso e si è dato anima e corpo nella realizzazione di una monoscocca piuttosto classica ma di passo abbastanza corto (2,20). La macchina dotata di un Ford-Novamotor manca della carrozzeria che è costituita dalla stessa scocca e sarà portata in corsa da Giacomo Fadini. Con una Brabham BT35 aggiornata (nuova carrozzeria, freni diversi e sospensioni posteriori a bracci paralleli) e dotata di un motore Holbay correrà invece il romano Massimo Baliva che sarà ancora sponsorizzato dai Vivai del Sud. Appoggiandosi al Team-Naddeo, Baliva disputerà anche le gare del Challenge Renault.

nuovi tariffari) rappresenta già una forma di ingaggio.

Resteranno invariati anche i premi di arrivo (200.000 lire al primo ed, a scapito, 30.000 lire al sesto classificato) mentre le novità riguarderanno i premi di fine anno. Oltre ai trofei i vincitori della F. Ford o della Mexico riceveranno un assegno di 1.500.000 lire mentre al secondo e terzo classificato spetteranno rispettivamente un milione e 500.000 lire. Un altro premio da 500.000 lire ed una targa verranno donati infine dalla Kleber che continuerà a fornire la più completa assistenza ad ogni gara e non ha portato ri-

tocchi al prezzo delle gomme (102.000 lire al treno) che saranno identiche a quelle adottate nello scorso campionato.

Sempre in tema di novità occorre infine aggiungere l'interessante possibilità che si prospetta per i piloti delle Mexico che in un paio di occasioni potranno gareggiare in Austria scolti da impegni di campionato. Le gare si svolgeranno entrambe a Zellweg il 17 agosto ed il 27 settembre e mentre la seconda data non dice molto, ben diverso è il significato della prima. Con un premio di partenza piuttosto elevato la gara delle Mexico sarà l'avanspettacolo del Gran Premio di Austria di F. 1

e per attirare ancora di più i piloti le autorità locali faranno in modo che gli italiani abbiano la possibilità di soggiornare gratuitamente per una decina di giorni nella scuola villaggio di un paese vicino all'autodromo.

Per i nostri piloti l'unico piccolo ostacolo dovrebbe essere rappresentato dalla necessità di adeguare le macchine al regolamento tecnico austriaco che impone l'uso di pneumatici Goodyear ed il divieto di usufruire del differenziale autobloccante.

Daniele Buzzonetti

# All'AMPUS prima euroscalata

**DRAGUIGNAN** - La corsa in salita Ampus-Draguignan (sarebbe più giusto invertire l'ordine delle località in quanto si parte nei pressi di Draguignan e si arriva nei pressi dell'Ampus) apre la stagione delle corse valide per il Campionato d'Europa della Montagna. Forse non cambierà il nome del vincitore della prova, quel Mieusset che sembra aver fatto uno speciale abbonamento alle affermazioni in salita, ma sicuramente cambierà il nome di chi si aggiudicherà i primi punti «europei» in quanto nella stagione 1975 le vetture di formula non sono ammesse alla classifica del campionato che resta riservato alle vetture dal gruppo 1 al gruppo 7. Visto il percorso di soli km 6,800 la classifica generale e quella di classe verrà stabilita con la somma dei tempi delle due salite che i concorrenti sono tenuti ad effettuare.

LE VERIFICHE tecnico-sportive avranno luogo a Draguignan dalle 13 alle 17 di venerdì e dalle 8 alle 14 di sabato 15 marzo; le prove dalle 7,30 alle 11,30 e dalle 12,30 alle 17 di sabato; la gara dalle 8 alle 17,15 di domenica 16 marzo.

## COULON in «dueltri» ARNOUX in F. Renault

**PARIGI** - Come avevamo accennato qualche settimana fa, l'ottimo pilota francese di F. 2, Jacques Coulon, pilota quest'anno la Tecma sport due litri.

E' noto che per motivi economici l'Antar non ha potuto proseguire la sua attività in F. 2 e si è quindi rivolta alla Formula Renault Europa, in cui i due piloti sotto contratto sono Ragnotti e Sourd. Per contro Coulon, dopo due stagioni in F. 3 e altre due in F. 2, era stato messo in libertà dato che l'Antar si rifiutava di farlo «retrocedere» alla Formula Renault. Si era però lasciata aperta una porta, dato che l'Antar non escludeva la possibilità di appoggiare il programma di corse di Philippe Mattetal, costruttore della Tecma due litri. L'accordo è stato concluso qualche giorno fa e sono previste dieci corse in Francia, fra le quali la 1000 Km di Dijon, la 24 Ore di Le Mans, la gara del campionato due litri a Karland e la 1000 Km di Parigi.

Il leader sarà naturalmente Coulon... ogni volta in cui i suoi impegni nella Formula Renault Europa glielo permetteranno. Infatti, con lo spirito di perseveranza che lo distingue, il pilota francese ha deciso di comprarsi una monoposto Formula Renault, piuttosto che rinunciare. «Riparto da zero, col coltello fra i denti» ha detto. Ricordando i formidabili attacchi da lui sferrati a Ethuin, Lafosse e Leclère prima in Formula France, poi in F. 3, si può dunque prevedere uno spettacolo eccezionale in Formula Renault.

Decisamente la carriera del promettente **RENE' ARNOUX** è piena di sorprese. Vincitore indiscusso della finale del Volante Shell a Magny Cours, ove il suo stile aveva riscosso l'unanime ammirazione della giuria, il giovane Arnoux, al suo primo anno di corse, nel 1973, vinceva il challenge europeo di Formula Renault di fronte a piloti già pieni di esperienza, quali Tambay per nominarne uno. Purtroppo questo fantastico debutto fu stroncato brutalmente nel 1974: mentre Tambay passava alla F. 2, Arnoux si ritrovava senza guida. Poi la Shell lo prese nella squadra inglese Kitchiner, in previsione di una stagione in F. 5000, ma lo smacco fu totale per la mancanza di preparazione e di organizzazione in seno al Team.

Ancora prima che si arrivasse a metà stagione, si erano rotti i ponti e Arnoux era di nuovo costretto all'innattività... In settembre la situazione parve schiarirsi: di fronte all'immobilismo della Shell, la Elf decise di fare gareggiare Arnoux per i suoi colori e lo fece debuttare in F. 2 a Nogaro. Il risultato fu soddisfacente e alla fine dell'anno tutti si aspetta-

vano che Arnoux entrasse in una delle tre squadre Elf di F. 2, quella di Hugues de Chaunac, a fianco di Laffite. Poi trascorsero le settimane e questa logica speranza risultò vana. Ora si apprende che Arnoux farà una stagione nella Formula Renault Europa a fianco di Pironi e di Dallest, gli altri due piloti Elf. Tenendo conto di quanto aspra sarà la lotta in questa formula, e della fama che si creerà il vincitore finale, si può senz'altro ritenere che, in mancanza della F. 2, Arnoux avrà una valida possibilità per mettersi in luce.

d. b

## WOLLEK aspira all'EURO GT

**PARIGI** - Campione d'Europa Gran Turismo nel 1973, ex-aequo con il tedesco Clemens Schickentanz, Claude Ballot-Lena resterà una volta ancora fedele alla categoria GT nel 1975. Tuttavia, alla fine della stagione scorsa l'incertezza era divenuta totale per il suo programma futuro: Robert Buchet, per conto del quale correva da ormai due anni, e con il quale avrebbe dovuto fare anche l'attuale stagione, scompariva tragicamente per un incidente stradale la sera del 7 dicembre, e tutti i progetti avevano un brusco arresto.

Fortunatamente, e grazie alla amichevole comprensione della vedova del compianto Buchet, la scuderia di quest'ultimo non veniva sciolta. Anzi, ha reso più ambiziosi i suoi impegni, e Ballot-Lena ne sarà nuovamente l'animatore.

La scuderia disporrà dunque di due Porsche Carrera 3 litri, le stesse dell'anno scorso, attualmente ripparate direttamente a Stoccarda. L'obiettivo principale resta il campionato GT, nel quale le due vetture verranno regolarmente iscritte alla guida di Ballot-Lena e Bob Wollek. Già pilota di Formula 2, con la quale nel '73 egli ottenne buoni risultati, Wollek aveva dovuto ridurre sensibilmente la sua attività, l'anno scorso, con le monoposto, e quindi era entrato a far parte della scuderia Buchet, correndo spesso in coppia con l'amico Ballot-Lena, mostrandosi spesso uno dei più veloci fra i piloti Porsche.

Nel 1975, Bob Wollek sarà senz'altro uno dei favoriti nella conquista del Campionato Europeo Gran Turismo. Una terza vettura, una Carrera gruppo 3, sarà poi iscritta alle gare del campionato francese GT di serie ed in alcune del campionato d'Europa. Pilota sarà Cyril Grandet, vincitore della ultima 24 Ore di Le Mans in GT con la Ferrari Daytona. Grandet piloterà anche una delle Porsche gruppo 4 nelle prove europee del Mondiale Marche, con Ballot-Lena e Wollek suoi coequipieri a turno, a meno che un secondo pilota con un budget personale non entri nella squadra, che per ora ha nella Shell il principale sponsor 1975.

● **HENRY FORD** è stato fermato dalla polizia in California, mentre guidava contromano in evidente stato di ubriachezza. E' stato schedato e chiuso in carcere, ma poi rilasciato su cauzione. Il 7 marzo verrà processato.



# MOTORAMA

## Anche il bob in TV conta più delle auto

«Fra i piloti di bob e i corridori di formula 1 — ha chiesto Luca Liguori a Poltronieri, nel corso di un servizio sul bob inserito in «Dribbling» di sabato 22 febbraio — c'è un contatto fra i due?». E questo è tutto quello che di automobilistico si è potuto ottenere tra le due maggiori rubriche sportive, quella della fine settimana e la «domenica sportiva». Ma vediamo come ha risposto il telecronista che, momentaneamente distratto dagli avvenimenti motoristici è stato, con Guido Oddo, il relatore delle gare sulla neve: «Un contatto ci può essere dal punto di vista dei riflessi e della sensibilità che ci vuole per guidare. Per tutto il resto, direi, per fare i bobbiisti ci vuole sicuramente più caraggio, più grinta. E' meno scientifico, di-

lino votato al sacrificio della tecnica che non un atleta in grado di dominare il mezzo meccanico.

E' chiaro che delle differenze ci sono. Non a caso, infatti, il bob è privo di motore e pneumatici (croce, questi ultimi, più che delizia dei conduttori!) ma appunto per questo la spiegazione di Poltronieri doveva essere se non più ampia almeno più precisa in certi particolari. Soprattutto perché quello del bob è uno sport abbastanza sconosciuto e di conseguenza altrettanto carente di appassionati, sostenitori e intenditori. Lo abbiamo già scritto la scorsa settimana, lo ripetiamo confortati, questa volta, anche dalle stesse ammissioni di Luca Liguori che, a chiusura del servizio, ha dichiarato esplicitamente quanto il bob sia ancora



tv



radio

Programmi dal 5 all' 11 marzo 1975

<p><b>MERCOLEDI' 5</b> NAZIONALE Ore 12,30 - Sapere: «I motori» (1. p.) Ore 21,50 - Mercoledì sport</p> <p><b>VENERDI' 7</b> NAZIONALE Ore 17,45 - «Essere campioni», programma sullo sport di oggi</p> <p><b>SABATO 8</b> SECONDO Ore 19,00 - «Dribbling» - Telegiornale sport</p> <p><b>DOMENICA 9</b> NAZIONALE Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale) Sport</p> <p>Ore 17,15 - Notizie sportive</p> <p>Ore 21,35 - La Domenica sportiva</p> <p>Ore 19,50 - Telegiornale sport</p> <p><b>MARTEDI' 11</b> NAZIONALE Ore 18,45 - Sapere: «I motori» (2. p.)</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> SECONDO (esclusi sabato e domenica) Ore 18,45 - Telegiornale sport</p>	<p><b>SABATO 8</b> Secondo programma Ore 11,35 - Ruote e motori <b>DOMENICA 9</b> Ore 12,00 - Anteprima sport Ore 17,00 - Domenica Sport <b>LUNEDI' 10</b> Programma Nazionale Ore 8,15 - Lunedì sport</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center; font-weight: bold;">TV Svizzera</p> </div> <p><b>MERCOLEDI' 5</b> Ore 22,35 - Mercoledì sport</p> <p><b>SABATO 8</b> Ore 22,45 - Sabato sport</p> <p><b>DOMENICA 9</b> Secondo programma Ore 17,55 - Domenica sport, primi risultati</p> <p><b>Ore 22,00</b> - La Domenica sportiva (parzialmente a colori)</p> <p><b>LUNEDI' 10</b> Ore 19,45 - Obiettivo sport (parzialmente a colori)</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

rei, come sport ma indiscutibilmente più impegnativo dal punto di vista umano».

Probabilmente il pochissimo tempo a disposizione di Poltronieri ha fatto sì che la sua spiegazione, contratta al massimo, risultasse poi infine piuttosto singolare e soprattutto in contrasto con la realtà. Evidentemente il telecronista affascinato, e sconcertato allo stesso tempo, dalla spiccoletta dei bobbiisti, ha dimenticato quali siano le doti essenziali di un pilota di formula e anche quanto valore e importanza abbiano i fattori umani ai fini di un risultato e di una buona guida. Dalle parole pronunciate, invece, il corridore automobilistico appare più come un agnel-

poco comprensibile al pubblico.

Sarà per questo che la tv — sempre molto sensibile ai desiderata delle minoranze! — ha concentrato buona parte delle sue forze (e dei suoi mezzi) in riprese dirette, fuori orario di programma per giunta, su una disciplina sportiva che non figura tra quelle preferite dalla grande massa dei telespettatori. Chiaramente si deve trattare di motivi EURO (e INTER)visivi. Il curioso è però che, alla rovescia, quando si tratta di procurarsi telecronache automobilistiche la scusa invariabile è che... l'Eurovisione non le offre (ma le «più povere» TV Svizzera e Capodistria le hanno!).

Gio' Luni



Riscattato il CREPUSCOLO

«Il periodo che precede il levare ed il tramontare del sole, è generalmente considerato come una fase che presenta per il conducente condizioni di visibilità particolarmente difficili. Le condizioni naturali di illuminazione sono inadeguate e l'illuminazione pubblica o quella fornita dai veicoli, sembrano essere in questo caso di scarsa utilità. Nonostante questo ed i pareri più diffusi in materia, le statistiche non sembrano confermare che il crepuscolo sia un momento di pericolo speciale, dato che il numero totale di incidenti mortali registrato in tale periodo è, in generale, equivalente al numero medio di incidenti per ora».

Questa interessante conclusione e molti altri problemi accuratamente approfonditi si possono trovare sulla versione italiana del rapporto finale preparato dal Gruppo di Ricerca S/5 dell'O.C.S.E. sulla «Illuminazione, visibilità ed incidenti», pubblicata dal Ministero dei lavori pubblici. Un'opera che rappresenta una sintesi degli studi e delle esperienze tecniche più aggiornate, realizzati nei paesi più progrediti.

Ministero Lavori Pubblici  
Illuminazione, visibilità ed incidenti  
Edizione Servizio Tecnico

## Il campeggio rivendica i suoi diritti

«...perché il Ministero del Turismo riconosca all'Ente morale Federacampeggio il ruolo previsto dagli scopi statutari... ed in specie assicuri la rappresentanza dei campeggiatori nel Consiglio superiore del turismo...».

«...perché le Regioni includano rappresentanti dell'Ente Federacampeggio nei Comitati di studio dei problemi del turismo...».

«...perché lo spirito e la funzionalità del campeggio siano riportati alle rispettive configurazioni originarie mediante un'opera di educazione dei campeggiatori...».

«...perché vengano promulgate norme specifiche da osservarsi scrupolosamente anche da parte di Comuni ed Enti a proposito dell'inquinamento...», queste e tante altre richieste, sono contenute nella mozione finale presentata al termine dei lavori del XXI Congresso Nazionale del Campeggio, i cui atti e relazioni sono contenuti in una pubblicazione uscita in questi giorni.

Federazione Italiana Campeggio e Caravaning  
XXI Congresso Nazionale del Campeggio  
Editore Federacampeggio - Firenze



LE PROSSIME GARE

# Il C.U. kart imita Bernardini

ROMA - Il commissario unico delle rappresentative nazionali Francesco Blasi, in una circolare inviata alla CSAI, al CNK ed ai componenti il comitato esecutivo della FIK, ha fatto presente quali saranno i criteri con i quali opererà per scegliere gli elementi con i quali partecipare alla intensa attività internazionale titolata, prevista dai programmi federali, e cioè il campionato europeo a squadre, il campionato mondiale assoluto, il campionato mondiale junior, la Coppa delle dame e il campionato europeo classe 125. Al punto primo di questi criteri di scelta sta l'assoluta preminenza dei valori agonistici e sportivi e di esperienza acquisita, nonché l'attenta valutazione dei mezzi tecnici con consultazione di Case costruttrici di motori e di telai.

Il C.U. ha già stilato, inoltre, un elenco di «probabili» dividendoli in tre settori intercambiabili fra di loro, fermo restando il limite d'età. **DEL 1. SETTORE FANNO PARTE:** Gorini, Necchi, Cheever, Gabbiani, Rovelli, Elio de Angelis, Bernazzoli e Scarabelli; **DEL 2.** Graziano, Nicosia, Venturi G., Casiraghi, Bernazzoli, Ravaglia, Scarabelli, Fabi T., Antilli Siena, Campana, Lotteri, Cavalleri, DEL 3., Bandinelli, Casiraghi, A. de Cesaris, E. de Angelis, R. de Angelis, Cavalleri, Fabi C., Graziano, Nicosia, Venturi. La rappresentativa per il Campionato del Mondo sarà formata a conclusione del campionato italiano cl. 100 di 1. e 2. categoria.

## Le decisioni coraggiose della F.I.K.

MILANO - Si è riunita a Milano la Commissione Tecnico-Sportiva della FIK per l'esame, e relative proposte agli organi competenti, di alcuni problemi tecnici affiorati in quest'ultimo periodo per carenza sul mercato dei pneumatici sinora usati nelle categorie della classe 100 cc. Ragioni tecniche di maggior rendimento continuo e di vantaggi economici non indifferenti, anche se il costo iniziale è leggermente maggiore, hanno determinato la Commissione a proporre l'uso dell'accensione elettronica nella classe 100 cc 2. categoria, abbandonando quella tradizionale a magneto. Appena circolerà dopo l'approvazione sarà diramata a cura della FIK.

Altro importante problema affrontato con risolutezza, è stato quello dei pneumatici nazionali (Pirelli e Ceat) sinora usati nelle classi nazionali ed ora non più reperibili per le decisioni della Commissione di cessarne la produzione, oltre che per i prezzi in continua ascesa. Difficilissimo anche il reperimento delle gomme Continental, oltre ai prezzi proibitivi delle stesse. E' stato perciò deciso di proporre l'uso delle gomme Carlisle, dopo che sarà stata assicurata la disponibilità di mercato e del blocco dei prezzi almeno per tutto il 1975. Anche per l'uso di detti pneumatici sarà diramata apposita circolare. Se non andiamo eretti l'uso sarà permesso dal 1-6-75, per dare modo di formare presso la Birel di Lissone il primo consistente stock. Il prezzo non sarà superiore alle L. 900.000.

Come già nel 1974, anche per l'anno in corso le Case costruttrici di motori e telai, su sollecitazione della Federazione, hanno aderito alla formazione del Monte Premi Nazionale dell'Industria, che gestito dalla stessa Federazione e d'accordo con le Case aderenti, sarà messo a disposizione di piste ed organizzatori particolarmente meritevoli. Vi hanno aderito: Iame, con 10 motori - BM, 10 motori - Sirio, 10 motori - Birel, 10 telai - BM Telai, 2 telai - Tony, 2 telai - Clambo, 2 telai - mentre la Imi di Milano contribuirà con L. 500.000.

In apertura di seduta era stato votato ad unanimità a presidente della Commissione il dr. Franco Piro di Roma.

## Anche il pubblico a SASSARI si rifà vivo...

SASSARI - La pista Ottava di Sassari ha ripreso il ritmo antico delle gare, quando negli anni di Alfonso Chessa erano da mozzare il fiato ai piloti. Un karting che risorge con un fiorire d'iniziativa anche di singoli piloti, che si assumono i compiti dell'organizzazione. Scoppiata naturalmente emergono, ma non tali da turbare il regolare andamento delle competizioni, se si esclude il problema tecnico ancora da affinare, e qualche ritrosia di un vecchio ambiente che stona e che necessita cambiare in questo nuovo clima di giovani. Anche il pubblico è ritornato a gustare le gare karting ed accorre

9 marzo, PISTA DEL MARE - Fano - naz. riservata - cl. 100 (3.) e 125; 9, PISTA AZZURRA - Jesolo - naz. cl. 100 e 125 cc; 9, PISTA AZZURRA - Napoli - naz. cl. 100 e 125; 16, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - naz. cl. 100 e 125; 16, PISTA MILLE MIGLIA - Brescia - naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA PERGUSA - Enna - ch. cl. 100 e 125; 19, PISTA LE SIRENE - Viverone - naz. cl. 100 e 125; 19, PISTA ROMA - S. Giuseppe - naz. cl. 100 e 125; 19, PISTA KENNEDY - Napoli - naz. cl. 100 e 125; 23, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - naz. cl. 100 e 125; 23, CIRCUITO DI PESCIA (PT) - naz. cl. 100 e 125; 30, PISTA LE SIRENE - Viverone - naz. cl. 100 e 125; 31, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - naz. cl. 100 e 125; 41, PISTA KENNEDY - Napoli - naz. cl. 100 e 125.



DE CESARIS  
15 anni  
campione d'inverno

ROMA - La quinta prova, ha messo fine sulla pista romana al tormentato 8. Torneo dei Campioni.

Vincitore assoluto è risultato il giovanissimo Andrea De Cesaris, che si fregia così del titolo di Campione d'Inverno. Mai vittoria è andata ad un pilota così meritevole anche perché, oltre a tener d'occhio le classifiche delle altre classi e categorie, nell'ambito della classe 100 cc, ha tenuto l'offensiva di un altro pilota di valore quale Roberto De Angelis. De Cesaris ha accoppiato alla sua classe innata una calma olimpica, un senso tattico da sbalordire e tanta umiltà, motivi che fanno di lui uno dei giovanissimi di gran valore agonistico. Il suo avversario non è stato da meno, prendendosi il lusso della vittoria della giornata anche perché al vincitore assoluto bastava la seconda posizione nella gara conclusiva per chiudere in bellezza, il piccolo Emanuele Piro che aveva probabilità di vincere l'assoluta sia pure a pari punti con il vincitore, è mancato per fattori tecnici proprio all'ultima prova, annullando così le sue fatiche precedenti.

Mancato Elio De Angelis, nella prima categoria, la classifica assoluta vede primo Fabio Patuelli meritatamente, seguito da Galli. La classe 125 2. categoria ha avuto in Giampaolo Melonaro il mattatore delle cinque prove, tanto da riuscire ad occupare la seconda posizione della classifica assoluta di tutte le categorie e classi. La sua scalata è stata progressiva e continua, anche se ha trovato nel romano Todini un avversario ostico e dotato di tanta tenacia.

La prima categoria della stessa classe ha vissuto di alterni vicende agonistiche con tanti attori di prima mano, poi scomparsi o almeno dal rendimento discontinuo sia agonistico che tecnico. Hanno avuto tanti problemi acuti dalla sporadica presenza di Necchi, che con un mezzo di grande rendimento e potenza, ha dato forse inizio ad una svolta decisiva della classe con cambio. Una svolta che potrà essere decisamente avviata quando il prototipo della BM Motori entrerà in produzione. Quattro i piloti più continui anche nelle presenze, Gardelli, Antilli Siena, Perlini e Luigi Giannini. Li troviamo infatti nello stesso ordine nella classifica assoluta di classe.

Presente alla sfarzosa e divoiosa premiazione finale la Baronessa Giunti, che è stata accolta con tanti e tanti applausi.

## 8. TORNEO DEI CAMPIONI

Classifica finale assoluta - 1. Andrea De Cesaris punti 90 (28-28); 2. Melonaro 90 (28-27); 3. A. de Angelis 90 (18-0); 4. R. de Angelis 88; 5. Piro 88; 6. Barbieri 88; 7. Bandinelli 85; 8. Todini 84; 9. Gardelli 84; 10. Antilli Siena 84; 11. Perlini 83; 12. Patuelli 82; 13. Vincenzi 82; 14. Ventura 81; 15. Giannini 80; 16. Panzolini 80; 17. Oliva 79; 18. Bolutra 78; 19. Patrizi 78; 20. Spinelli 77.

volentieri alla pista.

L'agonismo è sempre a portata di mano dei piloti e le gare sono tirate alla spinnata specie poi quando un lungo duello condotto a ritmo sostenuto da Pow-Wow e Solinas, nella prima categoria, si trascina per tutto l'arco delle gare con il prevalere del primo. Stessa musica nella seconda categoria con vittoria di Nello Sechi su Tinteri, mentre la terza categoria, la più numerosa alla partenza, sia pure con una gara meno sostenuta, ha tenuto banco. E' riuscito a prevalere su tutti Scanu, il meno colpito da avversità.

## LE CLASSIFICHE

Cl. 100 - 1. cat.  
1. Pow-Wow; 2. Solinas.  
Cl. 100 - 2. cat.  
1. Sechi; 2. Tinteri.  
Cl. 100 - 3. cat.  
1. Scanu; 2. «Ragus»; 3. Casu; 4. Pisano; 5. Cabriolu.

## 80 piloti a Reggio anticipano la primavera K

REGGIO EMILIA - La pista Tricolore di Reggio Emilia ha dato l'avvio alla stagione karting del settentrione, mentre a Roma si concludeva il Torneo d'Inverno.

Giuseppe Gabbiani, nella prima categoria, ha avuto avversari validi, ma non tali da impensierirlo. Infatti ha dominato per l'intero arco della gara, regolando a suo piacimento sia Neri che Gregorio giunti nella sua scia. Nella seconda categoria, vanno a Sassi e Cavalleri le due batterie eliminatorie, mentre è poi Sassi che impone la sua più accurata preparazione e conoscenza del tracciato su un formidabile Proietti ritornato alle corse dopo un anno di assenza. Dietro ai due, a conclusione di una gara tiratissima, Zani, Cavalleri e Massignan.

Ventiquattro i partenti nella 3. categoria, con vittorie parziali nelle batterie di Livio e Sisti. Poi è Livio che nella finale, ancora con il dente avvelenato dell'infortunio del 1974 che costò all'ignaro pilota una pesante sospensione. Sisti aveva la meglio sull'intera lotta dei finalisti. Mellaro e Bovi, tutti nuovi alla ribalta, sono state le ombre del vincitore.

Stranamente pochi i piloti della classe 125. Baroni, nella prima categoria, ha dilagato per i primi sette giri imponendo agli avversari un distacco pauroso, ma poi il prototipo non ha retto al ritmo infernale imposto dal pilota ed è passata la fila dei suoi avversari a cominciare da Cavechi, Zucchelli e Pavesi, i tre che avevano resistito il più a lungo all'offensiva di Baroni. Nella seconda categoria della stessa classe dominò da lontano di Grassi, partito in ritardo e così arrivato. In fila poi Gazzani, Spada e Cavagni.

## LE CLASSIFICHE

100 - 1.: 1. Gabbiani; 2. Neri; 3. Gregorio; 4. Tonetti; 5. Miliziano.  
125 - 1.: 1. Sassi; 2. Proietti; 3. Zani; 4. Cavalleri; 5. Mellaro.  
100 - 3.: 1. Livio; 2. Sisti; 3. Mellaro; 4. Bovi; 5. Incerti.  
125 - 1.: 1. Caviechi; 2. Zucchelli; 3. Pavesi; 4. Randi; 5. Neri.  
125 - 2.: 1. Grassi; 2. Gazzani; 3. Spada; 4. Cavagni; 5. Nervi.

IL GIORNALE  
DELLE  
SCUDERIE

In assenza del presidente Pola, Edmondo Puvani ha fatto gli onori di casa. Eccoli consegnare la coppa al vincitore del 1974, Salvatore Dimitrio

## Maxi - raduno a BOLOGNA dei fuoristrada

S. LAZZARO DI SAVENA - Trent'anni or sono, dopo tante sofferenze, fortunatamente aveva termine la seconda guerra mondiale che fra i tanti tristi teatri di eventi bellici, aveva contorto anche le colline a sud di Bologna. Ed è proprio in quei luoghi che il Club Nazionale Fuoristrada, presieduto dal dott. Edo Ansaloni, farà svolgere il più colossale raduno fuoristrada mai svoltosi in Europa.

Dal 29 maggio al 2 giugno si svolgeranno ben tre manifestazioni: il 2. Raduno Internazionale di auto e motomezzi, apparsi, divise, cimeli storici inerenti la seconda guerra mondiale, con concorso in percorso di guerra ed esposizione. Una fatica particolare del C.N.F. Historica con sede in via Mascarella 83 in Bologna; il 6. Trofeo Internazionale Fuoristrada, gara di regolarità per veicoli a quattro ruote motrici, riservata ai piloti regolarmente licenziati CSAI per il 1975 e valida per il Campionato Italiano della F.I.F.; la 5. Prova GE.V.A.C., decisa per l'assegnazione del «4x4 d'Oro», patrocinata dal Land Rover club d'Italia.

Nelle serate di gara e del raduno verranno effettuate proiezioni di film storici inediti e di gare di fuoristrada.

Per informazioni rivolgersi al segretario del C.N.F. Luciano Torreggiani, Via 25 aprile 2 - S. Lazzaro di Savena.

Il dirigente Fis-Car, Puvani, consegna al nostro direttore il premio Veritas



Nella premiazione FISCAR (oltre vistosi Trofei) nuove regole per maggior self-control

# 20 corse STOCK

## ...che intanto faranno PASQUA a Maggiora

MAGGIORA - Domenica 16 marzo a Maggiora si aprirà la stagione fuoristrada con la disputa della quinta edizione della classica «4 R 4» riservata ai veicoli fuoristrada a quattro ruote motrici. L'organizzazione sarà ancora una volta dello Sport Club Maggiora che, anno dopo anno, ha visto quella creatura crescere e prosperare. Si sono alternati sul podio del vincitore i vari Savio (aprile 1972), Roveggio (dicembre 1972), Ciardi, Gordini e Boccato (novembre 1973) e ancora Ciardi nel 1974. La gara si svolgerà su un tracciato semipermanente, accanto alla pista di autocross, comprendente arrampicate con pendenze variabili tra il 40 e l'80 per cento, oltre a numerosi tratti e guadi di torrente.

Lo Sport Club Maggiora organizzerà anche la prima gara del campionato di autocross, norme FAI, che si svolgerà il lunedì di Pasqua.

### SPECIALE AUTOSPRINT

FIRENZE - Le vitamine, specie quelle naturali della frutta e della verdura, possono far bene anche a certe specie di automobili tanto che quest'anno le gare di Stock Car hanno trovato in una grande industria del settore, la Del Monte, uno sponsor per le gare del 1975; altri sponsor impegnati in questa giovane disciplina sono la Nava caschi e l'Ansa marmite. La notizia del nuovo abbinamento è stata data in occasione della presentazione del programma di gare per il 1975 e della premiazione dei piloti vincitori i trofei del 1974, organizzate dalla Federazione Italiana Stock Car; assente per impegni di lavoro il presidente Pola erano presenti i dirigenti Edmondo Puvani, Gilberto Bombarda, Franco Vetranò e De Luca.

Quest'anno le gare di Stock e Super Stock inizieranno il 31 marzo sulla pista di Empoli, sulla quale saranno disputate una ventina di prove; altre dovrebbero essere disputate a Carpi (Modena), mentre la «FISCAR» è alla ricerca di una pista d'estate sulla riviera adriatica.

Com'è noto la formula Stock Car è oggi la più economica per correre in macchina: alla «FISCAR» dicono che duecentomila lire bastano per iniziare la stagione dato che le vetture devono essere state costruite entro il 31 dicembre 1964: nel mercato dell'usato costano poche decine di migliaia di lire, non ci vuole licenza «CSAI» e preparare, o meglio disfare, la vettura costa altrettanto. In base all'esperienza dell'anno scorso le macchine

dimostratesi più adatte sono state le Fiat 1500 e le Giulietta Sprint.

Tutti gli interessati al trofeo 1975 possono mettersi in contatto con la segreteria della «FISCAR», casella postale N. 9, 41034 Finale Emilia (Modena); l'affiliazione costa solo 7.000 lire. La federazione sollecita anche le adesioni in quanto la data del 31 marzo è ormai vicina. L'anno scorso i tesserati furono 80 e dettero vita ad otto gare sulla pista di Empoli con la presenza di oltre 20.000 spettatori: per quest'anno le previsioni sono ancora più ottimistiche. In questa prospettiva ad Empoli è stata realizzata una nuova tribuna, ultimato l'impianto di illuminazione notturna e sono in corso

miglioramenti alla pista di 270 metri. I dirigenti «FISCAR» si augurano che l'impianto possa divenire agibile in permanenza in modo da disputare anche prove in notturna.

Quindi si è arrivati alla premiazione dei piloti. Per la categoria Stock Car il trofeo 1974 è stato assegnato a Salvatore Dimitrio, che ha superato nell'ordine Zanoni, Meschiari, «Charlie Ontario», Albera, Degli Innocenti e Terreni, terminati ex aequo. Seguono altri venti piloti. Per le Super Stock successo di stretta misura di Giorgio Fargareggi su «Ruota Gialla», terzo Sergio Fregni, seguono quindi altri undici piloti.

La manifestazione si è conclusa con la consegna del premio «Veritas» Istituto dalla «FISCAR»: il primo a riceverlo è stato il nostro direttore in riconoscimento della sua attività giornalistica. E Marcello Sabbatini ha contraccambiato annunciando che AUTOSPRINT metterà in palio, con un regolamento che sarà reso noto soprattutto in funzione della disciplina agonistica, il Trofeo «Biella Rovente» fra i partecipanti alle gare Stock 1975: un motivo in più per la crescita di questa nuova specialità a quattro ruote e tante sportellate.

Marco Grandini

## Giorgio FRANCIA non rinuncia alla F. 3 nel '75

TORINO - Anche se ormai passato alla F. 2 definitivamente (ha firmato un contratto con Osella) Giorgio Francia continuerà per quanto possibile nella F. 3, dove lo scorso anno ha ottenuto una bella serie di successi aggiudicandosi alla fine il Polifac, un campionato tedesco dotato di ricchi premi. Correrà principalmente in Germania, dove è molto noto, al volante di una monoposto tedesca, la Maco che l'appassionato costruttore-pilota Ernst Maring ha appena ultimato. Si tratta di una monoscocca molto pulita, particolarmente aerodinamica, che verrà dotata di un motore Toyota-Nova: Francia eseguirà presto i primi collaudi e correrà quando gli sarà possibile per mantenersi in allenamento. La gloriosa March con la quale, brillantemente assistito da Ferdinando Passarotto ha trionfato al Polifac, andrà quest'anno al giovane Regosa, sempre della scuderia Mirabella, proveniente dalle gare di F. Italia.



La «GALLO CORSE» ha festeggiato il suo secondo anno di attività nell'autocross con il successo riportato nel Campionato della specialità e nel trofeo Savara. Nella foto, i piloti Arnaldo Zocca e Luigi Ferreri con la loro équipe ed i meccanici della Ceppa e Ferreri di Gallo Grinzane (Cuneo)

● A Borgo S. Dalmazzo, Cuneo, è nata la vettura anti-rapimenti. Ne sono già uscite venti dalle officine e altre cinque sono in costruzione. Dispongono di vetri pluristrato e mediante alcuni pulsanti scattano congegni vari, tra cui una sirena, ma le apparecchiature non sono tutte uguali e ogni vettura «reagisce» in modo diverso.



# Lo staff presidenziale ACI si scomoda per la premiazione della «PASSATORE» (la protetta di Maranello) ma...



## FERRARI snobba Carpi-Rogano (e i piloti promessi)

Al tavolo d'onore, Giancarlo Minardi era in buona compagnia. Alla sua destra nienteppodimeno che il presidente dell'Automobile Club d'Italia, avvocato Filippo Carpi de' Resmini ed il presidente della CSAI, ing. Rogano

FAENZA - Doveva essere semplicemente una bicchierata tra amici, come era ormai tradizione dei romagnoli della «Passatore», ma per la presenza di grandi personaggi come il presidente dell'ACI Italia avv. Carpi, il ripresente CSAI ing. Rogano ed altri ad analogo livello, il cocktail della scuderia faentina passerà senz'altro agli onori della cronaca sportiva. Almeno nostra, visto che i quotidiani riprendendo la notizia, hanno dimenticato di sottolineare tali presenze, forse perché imbarazzati dalla platea ben più modesta specie di numero.

Faveva infatti spicco nel meeting annuale della Scuderia romagnola, assunta agli onori della gran ribalta grazie a una trovata dicembrina di Enzo Ferrari, preoccupato di ritrovare credibilità pro giovani piloti nazionali, la coppia presidenziale ACI, assistita dal dott. Spizzuoco, vicesegretario generale AC e aspirante al segretario, il presidente SARA dott. Orlandi e naturalmente Giancarlo Minardi, già detto il «Ken Tyrrell di Lugo» ma ora aspirante-Dragoni degli anni '80, impegnato a mostrare la sua capacità intanto con questo rendez-vous.

Davanti a cotanto tavolo verde stavano, purtroppo, appena una mezza dozzina di piloti e una trentina di appassionati romagnoli, che assistevano ammutoliti senza sapere chi fossero gli interlocutori così pomposi in ogni caso pronti a battere benevoli le mani al termine dei ricorrenti sermoni.

Dopo alcune parole introduttive di Minardi, che ha espresso la sua fiducia nella stagione entrante, allietata dalla possibilità di vedere su una Ferrari di F. 1 almeno uno dei suoi pupilli (ma a scanso di equivoci, forse per impegni ulteriori, mancava totalmente non solo Enzo Ferrari ma un semplice portavoce della Casa di Maranello) si è passati alla premiazione-lampo.

Per primi ricordati il sig. Liverani, uno degli sponsor più affezionati, poi i meccanici del team e poi i piloti Giancarlo Martini, per l'attività svol-

ta in F. 2 e Ancherani e Leoni per la F. 3. Ricordati anche altri preparatori e i campioni sociali Squarise, Battiliani, Pasotti, Peruzzi. Al termine ha preso la parola l'avv. Carpi de' Resmini.

Il presidente dell'ACI ha espresso la gratitudine dell'ente per gli sportivi praticanti e ha voluto chiarire l'atteggiamento (che egli ha scoperto «polemico») dell'ACI e della CSAI nei riguardi di



Il più festeggiato della «Passatore» è stato Leoni, premiato da Carpi, che gli ha promesso la Ferrari

Ferrari (ma non sono stati tirati per i capelli dall'ANCAI a questo responsabile atteggiamento? n.d.r.) dichiarando che dal 1976 il premio al costruttore verrà elargito esclusivamente se il costruttore impegnerà piloti italiani, visto il serio ostracismo al quale sono stati sottoposti i nostri migliori esponenti da qualche anno a questa parte. (A proposito, aspettiamo un chiarimento: verrà premiata la Scuderia-concorrente che userà fosse

pure una Ferrari per un italiano o la Ferrari che corre con stranieri, affittando simbolicamente una sua vettura? n.d.r.).

Il breve intervento presidenziale si è concluso con l'augurio (testualmente) «...alle due migliori leve dell'automobilismo italiano, Martini e Leoni, che avranno la possibilità entro breve di condurre vetture Ferrari». (Ma non doveva essere Gabriele Serblin l'altro azzurrino ufficiale, fosse pure per far schermo alla scelta già decisa di Leoni, almeno come fece capire l'avv. Montezemolo?).

Rogano ha avuto poco da aggiungere: ha chiesto di poter arricchire l'esposizione di Carpi con alcuni ricordi che risalgono ai primi anni della sua gestione CSAI, impressioni di quattro anni fa, quando pur con disponibili giovani di nome Merzario e Nanni Galli non si riuscì a sfondare in campo internazionale (certo che Merzario se avesse dovuto aspettare la CSAI...!).

«Tre anni fa fu ancora peggio» aggiunge il presidente CSAI «mentre finalmente nel '74 le presenze alle prove internazionali sono state numerose e qualificate. La stagione entrante si presenta ancora con migliori prospettive» ha poi aggiunto «con numerosi piloti in F. 2 sicure speranze per il futuro.

«Quale sia stata la terapia conta poco: il merito è da distribuirsi tra i piloti che si sono sacrificati per raggiungere questi risultati. Noi della CSAI non abbiamo la pretesa di essere sempre nel vero (meno male!): se ci sono state delle incomprensioni è stato solo per la mancanza di un colloquio, che sarà il punto base della nuova CSAI trasformata».

Con questo ulteriore annuncio di dilagante assemblarismo anche in uno sport dove è sempre meglio fare più fatti che chiacchiere, aspettiamo che almeno sia rispettato un impegno anticipato in questa occasione da Rogano: aumento dei contributi ai piloti italiani di F. 2.

### La S. DONATO festeggia il «12»

S. DONA' DI PIAVE - Tempo di premiazione anche per la Scuderia San Donato che ha riunito piloti, soci sostenitori e simpatizzanti in un animato convivio svoltosi nella grande sala dell'Hotel Kristall. La riunione era presieduta in toto dai componenti il consiglio direttivo del sodalizio, geom. Dotta presidente, avv. Pagotto, e i signori Baldo, Centifoli, Cimin, Firoto, Rorato e Sfriso, dei quali si è fatto portavoce l'avv. Pagotto per ricordare ai presenti l'attività sociale 1974 che ha permesso ai piloti della scuderia di conseguire 12 vittorie di classe, 12

secondi posti e 10 terzi posti sempre di classe. Alla presenza del dott. Antonio Giorgio presidente della commissione sportiva dell'AC Venezia (che ha avuto parole di elogio per il sodalizio) e dell'avv. Luigi Stochino, il portavoce del club ha tracciato nelle sue linee generali quella che sarà l'attività della stagione '75.

Dopo i discorsi di rito, è seguita la premiazione dei campioni sociali Franco Furlanetto per la velocità, Mauro Simonracchetti per i piloti rallies nazionali, Sergio Buzzatti copiloti rallies nazionali, Silvio Dus piloti rallies internazionali e Josef Augustin copiloti rallies internazionali.

### Con una gimkana il debutto PESCAIOLA

AREZZO - Per iniziativa di sette giovani aretini, verrà ufficialmente fondato fra breve il «Pesciola Racing Team», squadra corse che tuttavia, in vera e propria anteprima, ha già iniziato la propria attività con l'organizzazione per mercoledì 19 marzo, di una Gimkana-rally, valida per l'assegnazione del 1. Trofeo Standard. Sono ammesse le vetture dei gruppi 1 (classi fino a 700), 2 (classi fino a 1250), 3 (per Mini e A112 Abarth) e 4 (classi oltre 1250) e tutti i concorrenti

che siano in possesso di patente e si presentino con il casco protettivo. Le iscrizioni vanno inviate a Bruno Mazzeschi, via Benedetto Croce 45 - Arezzo.

● Serata cinematografica il 4 marzo al Club AUTOSPRINT-Scuderia ESCOLETTE di Milano. Alle 21,30 infatti, presso la sede sociale di Via Maestri Campionesi 4 in Milano, verranno proiettati alcuni films sul campionato mondiale F. 1-1974, realizzati dal Marlboro World Championship Team. Alla serata sono invitati tutti i soci del Club AUTOSPRINT e della Scuderia Escolette.



Sopra, il cucciolo di leone simbolo dell'autosafari gardesano. Si riconoscono Bassani, Rolandi, i coniugi de Adamich, ed il presidente Peretti-Colò



## Dal rendez vous PALLADIO all'appuntamento nello ZOO

Il presidente della c.s. di Verona, dr. Bassani, premia il campione assoluto Turismo, Rino Amighini



# Un leoncino per i veronesi

Un premio agli ospiti d'onore, i campioni Facetti e de Adamich

VICENZA - Con la signorilità che contraddistingue la Scuderia Palladio si è svolta nel salone della Birreria Padovana, in viale Verona l'annuale festa dei piloti. All'incontro c'erano tutti dall'insostituibile presidentissimo dottor Nico Meschinelli al neo delegato per il Veneto della CSAI e factotum rag. Zeffirino Filippi, al direttore sportivo, Franco Prandini e a tutti i consiglieri Giuseppe Baron, Angelo Cogato, Sergio Dal Prà, Luigi Morselli, gli infaticabili segretari Giorgio Volpi e Genesio Dalla Libera oltre a tutti i piloti. Ospiti della bella e festosa riunione i presidenti della Scuderia Città di Schio, Giuseppe Pini che era accompagnato dal consigliere comm. Gregori e della Padova Corse dottor Badile e segretario dell'Automobile Club di Treviso Franca Roberto.

Meschinelli con il solito accento prima di dare inizio alla relazione morale e sportiva della società, ha voluto leggere una lettera inviata dall'ex presidente dell'Automobile Club ing. Angelo Lampertico, appassionatissimo di automobilismo e sempre sensibile ai problemi dello sport del volante, il quale si rammaricava di non poter essere presente alla tradizionale festa per una improvvisa indisposizione che lo ha costretto a letto. Lampertico conclude la sua missiva con espressioni augurali per la fiorentine scuderia che festeggia quest'anno il suo tredicesimo anno di fondazione. Meschinelli ha quindi letto la relazione sportiva, esaltando i risultati conquistati dai piloti nella passata annata e sottolineando quanto hanno saputo fare i velocisti Girolamo Capra nella classe oltre 2000 gran turismo vetture sport, Gabriele Serbin nella Formula 2 e Manrico Zanuso nella categoria sport prototipi, un pilota che risiede a Norimberga per motivi di lavoro e che nella stagione che inizierà tra poco par-

## Un telefono per i rallymen romani

ROMA - Con una festosa cena al noto ristorante «Sora Lella», il Gruppo Sportivo Rallymen di Roma ha premiato i propri soci per l'attività svolta nel '74. Sorto un paio di anni fa, per iniziativa di alcuni amici accomunati dalla passione per l'auto, questo gruppo ha già ottenuto rilevanti risultati in campo regolaristico.

Al levar delle manse, dopo un sintetico bilancio sulla positiva annata, è stato premiato il campione sociale 1974. E' risultato vincitore il bravo Francesco Taloni, classificatosi al terzo posto nel Trofeo della Regolarità (2. zona). Seguono poi nell'ordine, Antonino Minà (16. nel Trofeo Regolarità), Giulio Caduro (15. nel T.R.), Luigi Speranza (7. nel T.R.), Marcello Amici, Claudio Muzzioli (13. nel T.R.) e Luigi Mottola.

## I ragazzi di BRA



Presidente, segretari, consiglieri e piloti del Team Audi-NSU di Bra

BRA - Il Team Audi-NSU Bra corse ha festeggiato il suo primo anno di attività in gare di autocross e rallies. Una nota al merito va ai piloti Mario Tortone e Franco Dotta, per avere tenuto alto il nome della scuderia con ottimi piazzamenti, ottenuti durante le gare svoltesi nell'arco del 1974. Onore anche ai meccanici Giovanni Tortone e «Baffo» Marco Barchi per l'opera prestata. La direzione della scuderia è così composta: presidente Francesco Costantini, segretario Bruno Rosa, vice Giuseppe Milanese, d.s. Marco Barchi, consiglieri Giovanni Tortone, Mario Tortone, Vittorio Rosso. Sono in alto contatti con vari sponsor locali, quali spumanti Barbero, Costantino Gomme, Marving e Caffè Ghigo.

BUSSOLENGO DEL GARDA - Un vero successo ha avuto il raduno sportivo promosso da un gruppo di piloti veronesi presso la birreria del parco zoo del Garda, in occasione delle premiazioni dei campioni sociali delle varie specialità dell'Automobile Club Verona. E lo scopo dell'iniziativa, quello cioè di riunire i piloti delle varie specialità e gli ufficiali di gara e fare trascorrere loro una mezza giornata insieme, è stato perfettamente raggiunto. Oltre duecento i partecipanti a questo festoso incontro che si è incentrato in tre momenti ben distinti: la prova di autosafari, nella zona del parco dello zoo con classifica negativa, il pranzo al ristorante «La quercia» ed infine la serata di gala con le premiazioni dei campioni sociali e degli ospiti, Andrea de Adamich e Carlo Facetti. Erano presenti tra gli altri il neo-delegato di zona della CSAI per il Veneto rag. Zeffirino Filippi, il vicepresidente dell'Automobile Club d'Italia e presidente dell'Automobile Club di Verona dottor Umberto Peretti, il vicepresidente comm. Vittore Castioni, il presidente della commissione sportiva dottor Guido Bassani e l'infaticabile segretario dell'Automobile Club, Rolandi.

All'autosafari vi hanno partecipato trent'uno equipaggi e il successo è arriso alla guidatrice Luisa Cumerlato che ha concluso l'interessante prova con zero penalità.

Nel salone delle feste del «Gran Mogol» nel corso del gala del volante hanno avuto luogo le premiazioni dei campioni sociali. Il presidente della commissione sportiva, dottor Guido Bassani, ha fatto un rapido consuntivo dei risultati ottenuti dai piloti veronesi nell'arco del 1974. Oltre 300 partecipazioni a competizioni nazionali ed internazionali, con 39 vittorie di classe, 28 piazze d'onore, 31 terzi posti e 82 piazzamenti nella velocità e 74 nei rallies. Inoltre i piloti scaglieri hanno conquistato due titoli nazionali nella velocità con Rino Amighini, campione italiano assoluto turismo speciale e Giuseppe Palmieri «Tibeli», campione italiano della classe 600 turismo speciale e tre titoli triveneti, ancora con Amighini nella classe 500 gruppo 2 turismo, «Tibeli» nella classe 600 gruppo 2 turismo e Massimo Siena nella classe 2000 gruppo 3. Altri tre titoli triveneti sono stati conquistati nel settore rallies con Luigi Ceradini nella classe 1300 gruppo 3 GT, come primo conduttore e da Umberto Hurlthaler nello stesso gruppo e nella stessa classe, come secondo conduttore e da Giorgio Donatoni, come secondo conduttore, nella classe 1600 grup-



Il tradizionale gruppo di famiglia dopo la premiazione della scuderia Palladio di Vicenza. Si possono riconoscere fra i premiati Serbin e l'avv. Capra

po 2 turismo speciale. Gli allori sociali sono stati assegnati in base ad una speciale graduatoria di merito che tiene conto dei risultati conseguiti nell'intera annata a Giuseppe Palmieri nella velocità, Vallardo Donatoni nei rallies nazionali in parità di punteggio con Giorgio Donatoni da Gianclaudio Simoni nella regolarità.

Le classifiche del campionato sociale:

**VELOCITÀ:** 1. Giuseppe Palmieri - Tibeli - punti 43,30; 2. Amighini 38,45; 3. Siena 26,73; 4. Bocconi 36,38; 5. Baso 33,85; 6. Predonzan 33,50; 7. Cipriani 29,40; 8. Giusti Ivana 26,10; 9. Revello 20,80; 12. Savoia 20; 13. Sanetti 16,60; 14. Bortolomeazzi 13,20; 15. «Pikimos» 9,50 ecc.

**RALLIES NAZIONALI:** 1. Vallardo Donatoni 22.262 e Giorgio Donatoni 22.262; 3. Sartori 20.523 e Bergamini 20.523; 5. Ceradini 16.345; 6. Villa 16.405; 7. Ottaviani 12.265; 8. Lonardi 12,179 e Tonon Lorenza 12,279; 10. Urthaler 12,295; 11. Costanzi 12,309 ecc.

**RALLIES INTERNAZIONALI:** Luigi Ceradini n.c.; Urthaler Hubert n.c.

**REGOLARITÀ:** 1. Gianclaudio Simonini 14; 2. Mara Mancina 12.

teperà al campionato mondiale marche con una Lola nella categoria 2000.

I piloti hanno voluto nell'occasione manifestare la loro simpatia verso il rag. Filippi offrendogli un artistico bronzo che gli è stato consegnato dalla graziosa Francesca Serafini prima classificata delle dame secondo conduttori. Filippi ha risposto ringraziando e dicendo di essere a disposizione dei piloti per quanto riterranno necessario. L'indirizzo di Filippi per quanto ti avessero bisogno è il seguente: Zeffirino Filippi via Enrico Cialdini 6, Vicenza, tel. 34370 abitazione, tel. 559244-3-2 ufficio.

I premiati velocità: Girolamo Capra (classe oltre 2000 g.t. sport), Leonzio Buca (Alpine 1600), Antonio Valente (Fiat), Alberto Cogato (Fiat 128 sport), Giovanni Liotta (Fiat 127), Angelino Lepri (Forsche), Mario Sola (Alfa 2000).

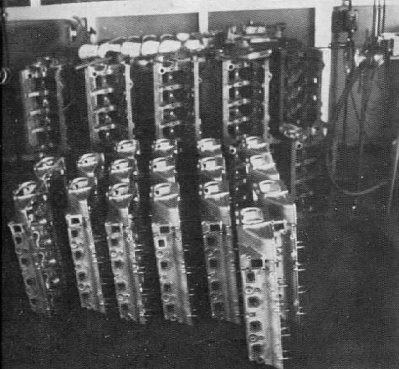
Formula 2: Gabriele Serbin, categoria sport prototipi: Manrico Zanuso.

Rallies internazionali: Giuseppe Baron, «Lucky», Pierluigi Merlin, Giovanni Casarotto, Paolo Turetta e Augusto Boschieri.

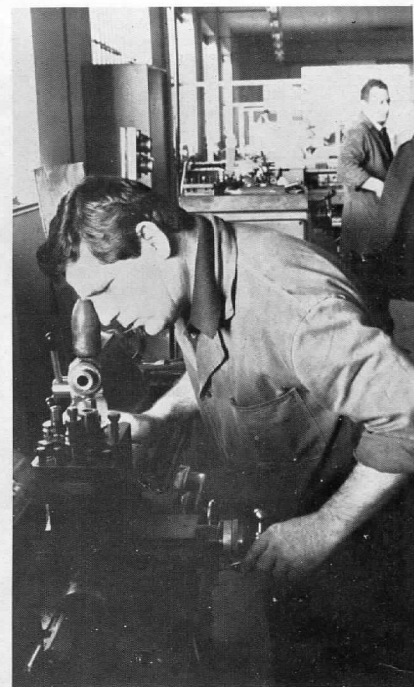
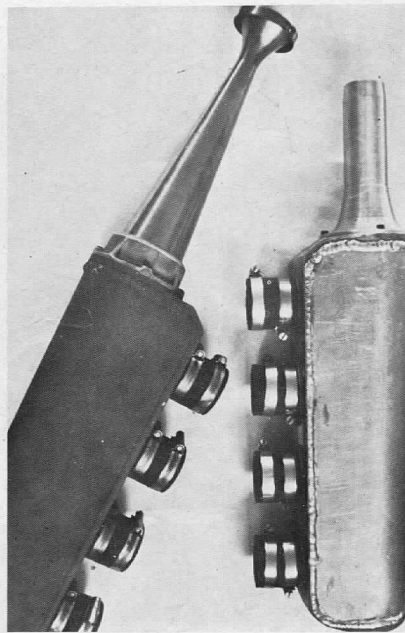
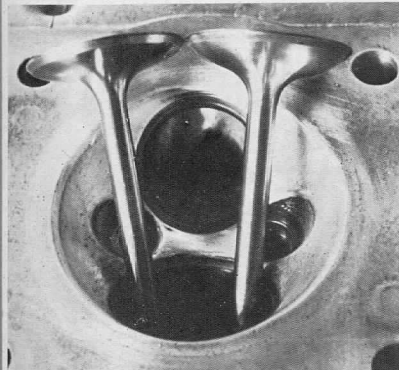
Rallies nazionali: Giovanni Casarotto, Franco Cavriani, Mario Pasetti, «Lucky», Antonello Zordan, Pierluigi Merlin, Pio Giovanni Baggio, Mario Zaranonello, Valentino Zamarano, Luigi Dalla Pozza, Paolo Turetta.

Attilio Trivellato

# Siamo andati a fare i conti in tasca ai fratelli PEDRAZZANI di Novara



Sono ormai una quarantina i motori F. 3 che alla Novamotor preparano per il '75. Sotto, la testa doppia accensione ed il nuovo disegno valvole



A sinistra, il nuovo tromboncino di aspirazione confrontato al vecchio (più lungo). Sopra, Oreste al lavoro. A destra, le bielle in acciaio ed il nuovo albero motore con contrappesi maggiorati.

## Con le bielle al titanio a prezzo di costo Il boom TOYOTA

NOVARA - Non è mai tempo perso quella mezza giornata che un paio di volte all'anno passiamo alla Novamotor dei fratelli Pedrazzani: sembra sempre che i loro motori siano gli stessi, mentre invece ci accorgiamo che di anno in anno, direi di mese in mese mutano progressivamente. Ce lo avevano detto infatti per telefono che le modifiche '75 dei loro già vincenti propulsori non erano almeno sul piano esteriore molto consistenti: ma Oreste, che dei due fratelli forse è il più loquace, ci aveva anche invitato a vederne i particolari interni, sostanzialmente mutati, giustamente sostenendo che per rendersi conto delle differenze bisognava di persona visionare pezzo su pezzo del rinnovato Toyota.

Eccoci quindi a Novara, in questo atelier di gran lusso dove si confezionano probabilmente i migliori motori di F.3, che almeno da un paio d'anni regnano incontrastati su tutti i circuiti. I due fratelli titolari della splendida officina, che assomiglia più a un reparto chirurgico che a un garage, tutta recinta da pareti in vetro e dotata dei più moderni apparati, operano assieme ai loro collaboratori, una schiera d'altronde assai modesta di tecnici altamen-

te specializzati. Ormai si è arrivati a una lavorazione in piccola serie: « Eravamo partiti con l'idea di non produrre più di una quindicina di motori nuovi quest'anno, e invece siamo già oltre la quarantina solo con i Toyota: e c'è anche una buona richiesta dei Twin Cams, oltre al nostro solito lavoro con i Ford 1300 e due litri per le turismo ».

Appare evidente d'altronde che la produzione maggiore sarà appunto di motori per la F.3 derivati dal gruppo giapponese Toyota, del quale ormai poco è rimasto dopo le cure intensive dei Pedrazzani. Di motori in lavorazione se ne vedono molti: e gentilmente Gianni ci conduce nel loro « interno » chiarendoci, con l'ausilio del confronto con i pezzi precedentemente impiegati, tutto il lavoro « nuovo ».

Partiamo dall'alto. Esternamente il tromboncino d'aspirazione non sarà più in lamierino, allungato e simile a un imbuto, ma ricavato da una fusione di alluminio opportunamente lavorata e applicata al medesimo cassoncino. Questa, diciamolo subito, assieme alla coppa del carter secco in fusione, sarà l'unica novità esterna che caratterizzerà i motori della serie '75. All'interno il maggior lavoro:

nuovi alberi a cammes, ritocchi ai condotti di aspirazione e utilizzazione di nuove valvole, sempre dello stesso materiale e delle stesse dimensioni, ma con un fungo completamente diverso. Scendendo progressivamente notiamo le nuove bielle al titanio, applicando le quali si possono ancora guadagnare un paio di etti per ciascuna (contro i 550 gr. delle precedenti in acciaio).

« Quello delle bielle è un bruttissimo discorso — aggiunge Pedrazzani — perché ormai il titanio ha raggiunto costi impossibili. Io consegno il motore con le tradizionali bielle in acciaio: certo se qualcuno vuole anche le bielle leggere, che costano più di centomila lire l'una, potrà averle spendendo il suo mezzo milione. Io non voglio guadagnarci niente sulle bielle: il prezzo al quale le vendo corrisponde esattamente al prezzo di costo. E mi rendo conto benissimo che è un prezzo elevato ».

Ma scendiamo ancora con ordine, senza farci impaurire dalle cifre, vedere il nuovo albero motore, studiato con diversi contrappesi, che finalmente abolisce del tutto la funzione del volano, ora esistente solamente per ingaggiare il piatto frizione. Con questa modifica dell'albero si è cercato soprattutto un migliora-

mento alla bilanciatura del complesso: per questo sono stati anche sostituiti i supporti inferiori dell'albero motore, che originariamente erano in ghisa, con altri in acciaio, più robusti, e che danno ora all'insieme una resistenza e una solidità fantastica.

Il problema della frizione si è risolto modificando la molla a diaframma precedente con una molla più debole: i dischi sono rimasti due, ma bisognerà stare molto attenti a questa parte meccanica e magari sostituire spesso i dischi che tenderanno ad usurarsi. Migliorato anche il sistema di circolazione dell'acqua: precedentemente l'acqua usciva da una parte solo della testata, all'altezza della pompa esterna chiaramente visibile. Ora è stato praticato un altro foro nella parte opposta, in modo da consentire una circolazione più omogenea attraverso le quattro canne.

Questo il motore standard che la Novamotor consegna ai clienti: di potenze i Pedrazzani non vogliono parlare, anche se è chiaro che i 165 cv sono garantiti con una certa ricchezza. I regimi di utilizzazione sono sempre da 4500 a 6000 giri: il peso dell'unità italo-giapponese sarà di 128 kg, contro i 122 del tra-

La squadra corse torinese continua in parallelo-GRD

## Un turbo anche per MONZEGLIO

TORINO - Per chiarire i rapporti tra la Monzeglio squadra corse e la GRD siamo andati a far due chiacchiere con il sig. Monzeglio pienamente ristabilitosi da un brutto malanno che non ce l'ha fatta ad intaccare la sua fibra di «titanio» e con il responsabile tecnico Riccardo Michi.

L'occasione è venuta da una festa nell'officina della Squadra Corse che ha riunito un nutrito stuolo di amici torinesi tutti più o meno malati di corse. Oggetto di lusso esposto all'ammirazione di tutti l'Alfa sud prototipo che inizialmente era stata preparata per il Giro d'Italia. Entusiasmante a dir poco la breve prova stradale con al volante Riccardo che mostra oltre alla tecnica di gradire assai l'arte del bel guidare. Bisogna ammettere che i 120 HP dell'Alfa sud sono del tutto stradali ed è un vero peccato che non sia potuta scendere in lizza al giro.

E lo stesso sig. Monzeglio che ci parla della GRD precisando che la Casa inglese ha confermato di continuare nella costruzione e nell'esportazione delle vetture spostando la propria sede di 10 km circa da quella precedente. Tecnico disegnatore responsabile è il giapponese Motu che tra l'altro con il suo «staff» ha già una consistente esperienza alla GRD. Parnelli Jones ha preso in affitto il vecchio locale come sede europea della Formula 1 di Andretti.

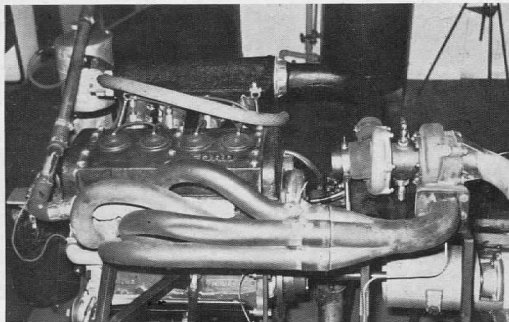
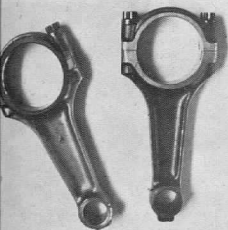
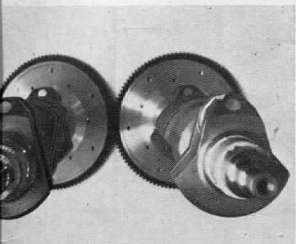
Monzeglio tiene poi a confermare la continuità della propria attività nel campo delle corse in parallelo a quella della GRD che ha portato numerose migliorie tecniche alla vettura di F. 3 presentata al recente Car Racing Show; modifiche che riguardano soprattutto telaio e la tenuta di strada. A questo lavoro ha collaborato in Inghilterra il bravo pilota sudamericano Alex Ribeiro. Anche la carrozzeria ha avuto qualche modifica nel musetto e nel supporto alettonico che dovrebbero migliorare

ulteriormente la penetrazione. E' in arrivo in Italia inoltre una nuova Sport '75 profondamente rivista nel telaio e completamente rinnovata nella carrozzeria decisamente più aerodinamica.

Per quanto concerne i motori rimane l'impegno di perfezionare il lavoro fruttuoso fatto sui Ford 1300, 1600 e 2000. Soprattutto dal 1300 si sono avute molte soddisfazioni in sala prova. Sempre per il lavoro sui motori le idee sono tante e non è detto che non ci siano delle grosse sorprese. Resta fermo l'impegno di migliorare il più possibile sul piano tecnico e su quello organizzativo per assicurare ai clienti piloti un servizio perfetto. A questo proposito il magazzino ricambi è in fase di rifornimento per soddisfare ogni richiesta in qualsiasi momento.

Piloti '75 della Monzeglio GRD: oltre a Pier Giorgio Mussa cui è sfuggito un soffio il Trofeo della Sport 1600 e che è che molto probabilmente esordirà sul 2000 con la nuova Sport vi è Luigi Pozzo, «Jolly» del Team che si esibirà molto probabilmente al volante di tutte le vetture della Monzeglio GRD fungendo anche da prezioso «secondo» alla Targa e in gare lunghe. Certamente presente in pista anche Galimberti oltre a Renzo Zorzi che col F. 3 GRD cercherà almeno di bissare se non fare meglio della sua ottima stagione '74. La GRD di Pesenti Bossi è stata acquistata da Ghisloti che debutterà con molte speranze nella F. 3.

Molte richieste sono arrivate soprattutto dall'estero per preparare vetture Alfa di Gruppo 1 nazionale ed internazionale e anche per i Rally e a parlare di Alfa il viso del sig. Monzeglio si illumina tutto. Proprio lui che è un alfista da sempre e gira per strada su una perfetta ed invidiatissima Giulietta sprint coupé.



● E' in preparazione nella officina della Monzeglio GRD questa ghiotta novità tecnica: si tratta di un motore sovralimentato che adotta un compressore KKK a gas di scarico, derivato da un Cosworth 1600 a ingranaggi ridotto a 1400. Gli esperimenti in corso sono agli inizi e se le prove andranno bene come si spera, si realizzeranno almeno due motori per la cilindrata sino a 2000 che verranno montati sui nuovi telai GRD Sport in arrivo. Inutile dire che il primo interessato alla nuova realizzazione è lo stesso Pier Giorgio Mussa che con il motore Turbo potrebbe lanciarsi nei vari campionati 2000.



L'Alfasud turbocompressa di Monzeglio ha una grinta proporzionata alle sue qualità stradali

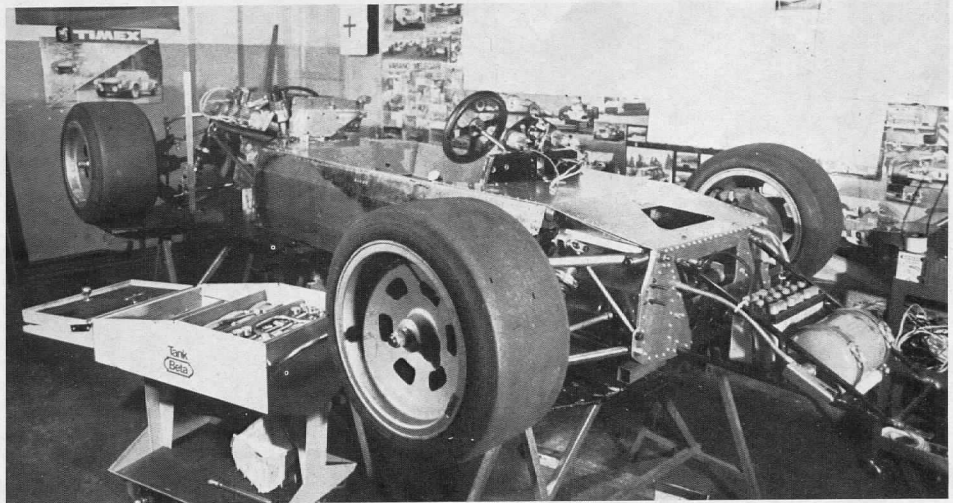
dizionale Twin Cams Ford.

La doppia accensione. E' stata provata a lungo, specie sul banco, dove ha dato i risultati sperati. Le migliorie erano chiaramente visibili staccando e riattaccando il cavetto della candela mentre il motore funzionava: è un'accensione simultanea e utilizza una candeletta da 10" piazzata agevolmente in posizione simmetrica alla precedente.

«In definitiva siamo soddisfatti delle nostre prove, solamente che sistemare il tutto diventa una cosa piuttosto complessa. Per ora preferiremmo noi utilizzarla, dal momento pensiamo non ce ne sia bisogno: certo se qualcuno ce la chiederà potremo montarla, ma il vantaggio che se ne potrà trarre, comparato alla spesa molto elevata, non so se varrà la pena».

E siamo giunti, dulcis in fundo, a parlare di prezzi. Un listino preciso non esiste: si parla di tre milioni e mezzo per il Toyota (bielle al titanio a parte) e di qualcosa di più dei tre milioni per il Twin Cams ora portato a due litri effettivi, mentre per aggiornare i vecchi Twin Cams si potrà spendere una cifra aggirantesi sulle novecento mila lire, a seconda delle condizioni del motore usato.

can.



## F.3 special per GHINZANI

MERATE (CO) - Si chiamerà «RCS» la nuova F. 3 che Piercarlo Ghinzani, assieme a tre appassionati artigiani sta portando a termine presso una officina comasca. E' sarà tutta italiana, dalla monoscocca al motore, messo a disposizione dalla Novamotor. Come si può vedere dalla foto la monoposto è in avanzato stadio di realizzazione: vi è già stato installato anche il motore Toyota mentre manca ancora la carrozzeria. La scocca è molto simile a quella della March, come pure le sospensioni, che sono di tipo tradizionale: in tutti i casi pare ben eseguita e particolarmente robusta. Pilota ovviamente sarà Ghinzani, che già la scorsa stagione aveva corso al volante della March con motore Holbay; sponsor rimarrà Allegrini, che già da tempo accompagna Ghinzani e aiuta diversi piloti delle formule minori.

Ma come ha fatto KAUSHEN a garantirlo in squadra all'AUTODELTA? (intanto Stommelen ha accettato)

# FITTIPALDI nega l'ALFA

JOHANNESBURG - «... allora Emerson sarai in Mugello con l'Alfa Romeo? in coppia con chi?...». La faccia stralunata e incredula del brasiliano Campione del mondo, che guardava con i suoi occhietti furbi e interrogativi ci ha fatto pensare che ci fosse qualcosa di strano nella nota garanzia che Kaushen ha dato nel firmare il contratto con l'Alfa:

«Senti — ha detto Fittipaldi — io che corro il mondiale marche con l'Alfa Romeo l'ho imparato dai giornali, ma ti giuro che non ne so nulla e che non sono stato contattato da nessuno».

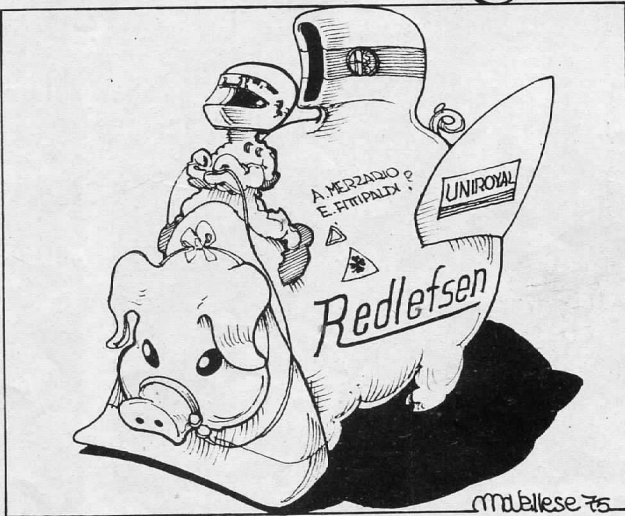
A questo punto la faccia incredula è la nostra, gli diciamo che Kaushen ha dato lui la notizia e che tutti si era convinti della sua partecipazione al campionato mondiale con la casa del biscione, sponsorizzata con marchi tedeschi.

Alla ennesima smentita di Fittipaldi, ci siamo convinti che diceva il vero, e è allora sorto il dubbio di Ickx. Siamo andati anche dal belga per chiedere anche a lui la conferma o meno della sua partecipazione al mondiale con l'Alfa «pesante». Stessa scena raccontata prima: Ickx cade dalle nuvole

Ritorniamo da Fittipaldi a chiedergli se eventualmente fosse disposto... il brasiliano si fa di cera e se la squaglia dicendo che non sa, non ha sottomano il calendario e non sa che prove ha libere e, molto imbarazzato, va a parlare con la moglie che molto opportunamente lo chiama. Altra chiacchierata con Ickx che, un po' scoccato della nostra insistenza, ci ribadisce giurando che non ha mai avuto niente a che fare con nessuno per disputare qualche gara anche quest'anno con la casa milanese. Poco dopo incontriamo Stommelen, sorridente e disponibile dopo la bella prova africana. Gli chiediamo se lui ha delle novità sui piloti che correranno con l'Alfa Romeo.

Sorride e ci dice: «Allora lo hai saputo...». Sorridiamo sornioni, senza capire nulla ma facendo finta di saperla lunga. E Stommelen continua: «Ho firmato prima prima di venire in Sud Africa; correrò tutto il mondiale con Bell o con Pescarolo non so ancora esattamente...».

Alla resa dei conti dunque la squadra dell'Alfa al momento dispone di quattro piloti: Stommelen, Pescarolo, Bell e Merzario, che date



Dopo il « Cavallino » anche il « maialino »  
(ovvero: come qualcuno vede l'ALFA nelle corse '75)



le « misure » avrebbe bisogno di un coequipier ad hoc (lui gradirebbe Ickx). Allora l'Autodelta cosa farà con Kaushen visto che il nome Fittipaldi figura a chiare lettere nel contratto?  
cev.

Breve prova, al Mugello, di Nesti e Tondelli con la nuova Chevron 3000 del torinese, in vista della gara mondiale del 23. Nesti ha girato un poco (c'era molto vento e pista sporca), ma ha ottenuto subito un significativo 1'47". Dopo la gara toscana, forse Nesti e Tondelli faranno coppia in altri importanti appuntamenti di validità mondiale.

• Una prova interessante è stata fatta dalla Ford in Inghilterra. Con una E-SCART speciale, senza freni anteriori, con finestrini in plastica, senza attriti meccanici interni, alleggerita con l'asportazione di tutti i materiali insonorizzanti ed i pneumatici limati, alla velocità media di un autobus in servizio a Londra, 17,700 kmh, ha percorso 100 km con 2,41 litri di carburante.

## al Castellet sul passo del turbo-blu

• Le prove Alfa al Castellet, le prime del « riciclaggio » 33tt12, si sono concluse senza particolari risultati. La modificata Sport 3 litri boxer milanese mostra di aver risentito dei lunghi mesi di astinenza della attività e dalla incertezza aziendale. Dopo la rottura del cambio col nuovo pilota Bell, sia l'inglese che Pescarolo, i quali hanno continuato per qualche giorno le prove al « Ricar », non sono riusciti a scendere sotto 1'13"6 sul « piccolo ». Nel clan Alfa ci si consola affermando che è lo stesso tempo realizzato dall'Alpine 2 litri di Larrousse e Jabouille, i quali hanno provato quasi contemporaneamente all'Alfa, migliorando inoltre sensibilmente le prime scarse prestazioni registrate dal turbo la scorsa settimana.

Sul circuito grande del Castellet stavolta non si è girato per ragioni di disponibilità della pista. Da ricordare poi che l'Alfa hanno scorso con la stessa macchina (che aveva i freni più piccoli) realizzò 1'12"8 con Stommelen, il quale disponeva di gomme Firestone. Quelle stesse cioè con le quali l'Alfa ha provato anche in questi giorni, avendone una rimanenza di magazzino. In comparativa sono state provate anche gomme Goodyear (che erano poi le stesse usate dalla Matra l'anno scorso: portavano ancora la sigla della squadra francese). A detta di Bell e dei cronometri alfisti tra le due gomme c'è stato un divario di un secondo abbondante sul tracciato grande, a vantaggio cioè delle Goodyear. Quasi quasi gli alfisti vogliono far intendere che l'anno scorso, in fondo, buona parte del ritrovato vantaggio Matra dopo la 1000 KM di Monza potrebbe essere accreditabile alle gomme. Pur se così fosse i dirigenti Autodelta hanno di che mordersi le mani perché furono loro a scegliere la Firestone.

Comunque sulle concrete possibilità Alfa contro i pericolosi turbo-Porsche e Renault del mondiale Marche di quest'anno, bisogna attendere che a effettuare le prove sia almeno Arturo Merzario, il quale con la vettura milanese è stato notoriamente il più veloce dei piloti schierati finora dall'Alfa Romeo. Merzario collauderà la 33tt12 dopo il Sud Africa proprio al Mugello.

Piuttosto quello che è ancora incerto è il suo partner per la corsa mondiale toscana. Come leggete a parte Fittipaldi mostra di cadere ancora dalle nuvole a proposito della opzione che Kaushen, peraltro, ha confermato per il campione del mondo, impegnato a suo dire per 4 corse con la vettura milanese. Anzi il manager tedesco ha ribadito che Fittipaldi farà coppia con Merzario al Mugello proprio il 23 marzo, mentre invece a Spa dovrebbe avere in coppia Ickx.

## JARIER e LAFFITE con LIGIER?

• LIGIER ha ricevuto in questi giorni i sei motori Ford Cosworth ordinati per le sue sport tre litri e debutterà a Dakar in una prova fuori campionato per poi riprendere con le gare del Mondiale Marche. Intanto lavora attivamente alla messa a punto della sua monoposto, aiutato da Beltoise che la proverà al Ricard nel mese di agosto.

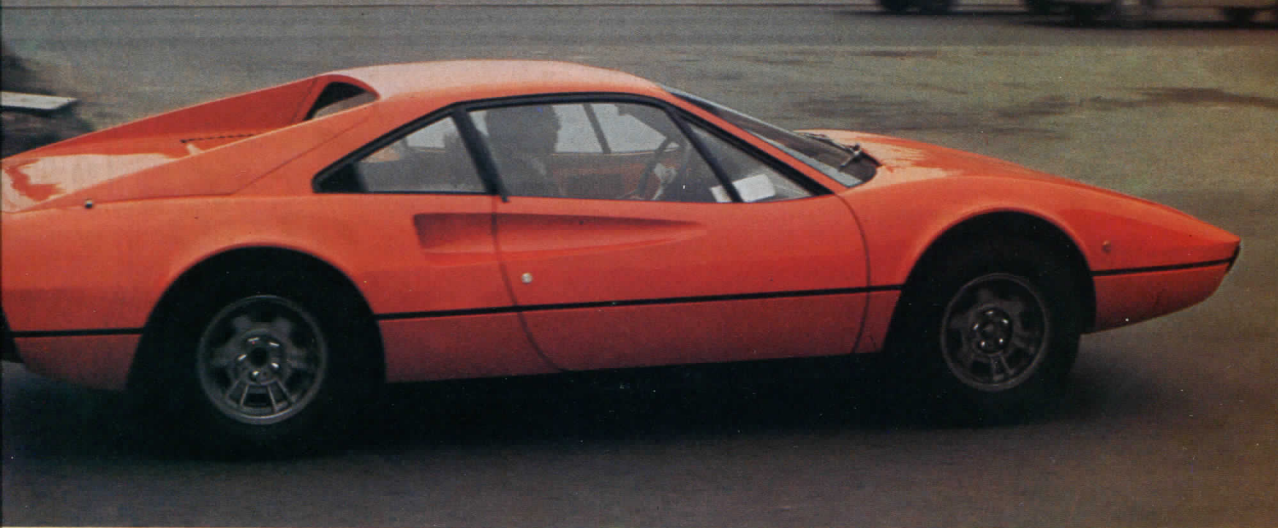
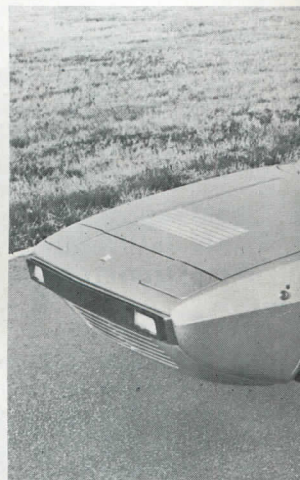
Si è posto tuttavia un problema di piloti, dal momento che Pescarolo ha dato la sua parola all'Alfa Romeo e non disputerà che la prova di Le Mans al volante delle Ligier: non ci si dovrebbe meravigliare se si passerà a un accordo parziale con Jean Pierre Jarier. In questo caso rimarrebbero sempre vacanti due posti, anche se sono stati già contattati Chasseuil e Migault: ma anche Laffite e Leclere interessano molto il costruttore di Vichy. Un'ultima precisazione: il coupé JS2 continuerà a essere prodotto e venduto con le parti meccaniche della Citroën SM.

Al Mugello, per la gara del mondiale marche del 23 marzo, sono attese in prova sia l'Alfa che una scuderia svizzera, la Horag. L'Autodelta sarà probabilmente al Mugello mercoledì e giovedì. La gara su 150 giri (786 km) partirà alle 11,30, mentre la gara per le Renault 5 su 15 giri (80 km) prenderà il via alle 9,30.

Il «cavallino»  
per l'austerità

# La Ferrari dei «poveri»

Fotografata nell'ormai tradizionale cornice di Fiorano, la nuova Dino 208 si rivela esteriormente praticamente identica alla sorella maggiore



Un'altra versione del Dino è attesa. Dopo il 2+2 di Bertone, Pininfarina ritorna alla Dino con questo coupé due posti secchi, con meccanica della 308

Costerà 8.880.000 lire il DINO 208 GT4 che la Ferrari presenterà al prossimo salone di Ginevra. Esteticamente eguale al fratello maggiore, il Dino 208 si differenzia nella cilindrata che sarà leggermente inferiore ai due litri per poter «evadere» l'IVA del 18%, fermo restando tutte le caratteristiche principali del modello disegnato da Bertone, ad iniziare dal motore che sarà sempre ad 8 cilindri.

Con questa risoluzione la Ferrari spera di smuovere il mercato e di vendere il due litri in Italia e in Europa, mentre (a parte qualche esemplare) il 308 GT4 verrà esportato negli USA, dove proprio in questi giorni si è ottenuto l'omologazione e i primi esemplari stanno in questo momento solcando l'oceano.

Il vantaggio per il cliente del DINO 208 GT4, sta nel poter risparmiare come già detto il 18% di Iva e se eventualmente fosse titolare di una azienda anche

## Carrozzeri in «stallo»

GINEVRA batte alle porte. E' il primo vero appuntamento per le auto di serie importante per il 1975, essendo gli altri due Saloni che lo hanno preceduto (Bruxelles e Amsterdam appunto) dei comprimari. Il 1974 è stato un «anno no» per tutta l'industria automobilistica, e anche il Salone di Ginevra risente di questa stasi di mercato. Non mancano però le novità, piccole e grandi che siano. Senza dubbio la più importante è la presentazione della nuova VW POLO la «piccolina» di Wolfsburg, destinata (questa è la volta buona) a sostituire il vecchio maggiolino, ora che anche gli USA non recepiscono più questa quarantenne vettura. La POLO è una 900 cmc a quattro cilindri raffreddata ad acqua, praticamente lo stesso che è montato sull'AUDI 50, e sarà commercializzata a partire dal salone svizzero.

La nostra industria automobilistica è presente in forze. I carrozzieri una volta punto di forza della manifestazione ginevrina, sono anche loro in stallo in fatto di novità. Bertone sarà presente con la sua produzione ma non avrà niente di nuovo, Pininfarina presenterà la RR da 55 milioni già conosciuta, oltre alla X 1/20, che per motivi aziendali made in Torino-FIAT è diventata come avete visto la Beta Montecarlo. Si tratta come è risaputo di una vettura sportiva a due posti che monta un motore di due litri di cilindrata in posizione posteriore centrale. Sempre della Pininfarina la TR 25.

Della LANCIA si è detto: vedremo a Ginevra altre due versioni Beta, cioè la HPE (la conosciuta coupé sul pianale della berlina, tre porte e cinque posti), e la «Montecarlo», che di Beta ha solo il nome in quanto è una vettura del tutto nuova.

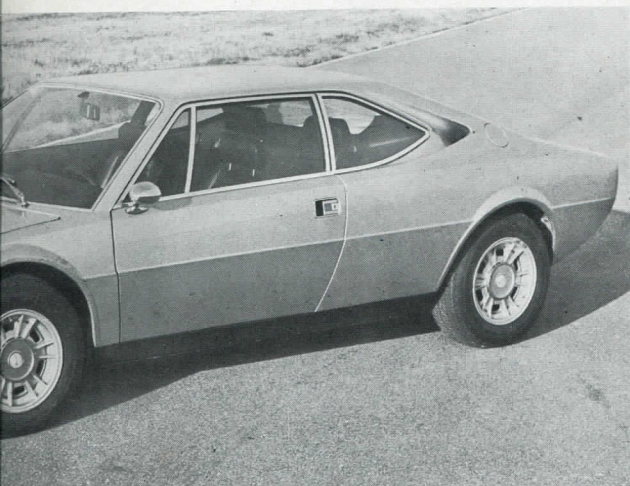
La FIAT sarà presente con tutta la sua gamma, in testa la 131 che è stata commercializzata da pochi mesi in Svizzera. L'ALFA ROMEO porterà la nuova Alfetta 1600, e le versioni aggiornate dell'Alfasud. AUTOBIANCHI con le nuove A 112, e INNOCENTI con la conosciuta gamma delle 90 e 120 e tutta la produzione dalle Mini «prezzo pulito» alle Regent.

l'altro 12% che si paga ce lo si potrebbe far rimborsare.

Su strada, immatricolato, il DINO 208 verrà a costare meno di 10 milioni, fermo restando la possibilità come sul 308 di avere tutti quegli optional che vanno dall'aria condizionata, alla vernice metallizzata, dall'interno in pelle alla radio mangianastri stereofonica.

La velocità massima di cui è accreditata la DINO sarà di circa 210 kmh, le consegne dovrebbero iniziare dalla prossima primavera.

Queste le sue principali caratteristiche tecniche: motore posteriore centrale, 8V di 90°, alesaggio 66,8, corsa 71 (i dati del 308 erano rispettivamente 81 x 71), cilindrata 1991 cc., potenza 170 CV a 7.700 giri, compressione 9:1, peso 1150 kg. Velocità nelle marce: 52, 76, 105, 143, 202 kmh, a 7.000 giri. Velocità massima a 7.500 giri: 220 kmh.



## Col poker '75, BMW sempre più «ricca»

E' stata una annata positiva per la BMW il 1974, sia in Germania dove ha aumentato la sua forza di penetrazione sul mercato, sia in Italia ove ha mantenuto le posizioni che si era prefissa ad inizio anno. Sulle ali di questo successo e nonostante la recessione che ha colpito un po' tutte le aziende del settore, la BMW si appresta a lanciare, in occasione del Salone dell'auto di Ginevra, quattro novità. La più interessante è senza dubbio la «1502» una berlina della classe «due porte» con il motore a quattro cilindri, robusto ed elastico con notevoli doti di brillantezza, che ha il grande pregio di un costo di esercizio molto contenuto. La nuova BMW 1502 sviluppa una potenza di 75 CV a 5800 giri ed è accreditata di una velocità massima di 155 kmh. Il consumo è stato conte-

la cui affidabilità ed elasticità non vi sono dubbi. La 528 offre alla clientela su una macchina dalle dimensioni contenute quasi una «cittadina» un motore che sviluppa 165 CV ed è accreditata di una velocità massima di 200 kmh ed una accelerazione da 0/100 di soli 9"4. Le rifiniture, la carrozzeria è uguale alla berlina della serie 520, mentre il consumo è di 10,8 litri per 100 km. Le altre due novità in casa BMW sono due variazioni sul modello «VIP» la 3.3 L a cui si affiancano ora due versioni la «2.8 L» e «3.0 L», la cui caratteristica principale che le differenzia dalla 3.3 L, è l'allungamento del passo di 10 cm. La tradizionale tenuta di strada della BMW rimane immutata in questi due nuovi tipi.

Sulla 2.8 L il motore eroga 170 CV, mentre sull'altra versione sono 10



La 1502, la novità più attesa della BMW a Ginevra, con un presentatore d'eccezione: Hans Stuck jr. Ha un motore da 75 CV molto sobrio

nuto in 10,2 litri per 100 km mentre per raggiungere i 100 kmh con partenza da fermi si impiegano secondo i dati forniti dalla casa, 14"3.

L'altra novità della casa di Monaco di Baviera è la BMW 528. Sulla nota berlina della classe «5» la casa tedesca ha voluto montare il generoso motore a sei cilindri di 2800 cmc dalle prestazioni esaltanti e sul-

CV in più. Le velocità delle due vetture sono di 200 e 205 kmh rispettivamente, mentre l'accelerazione è di 9"7 e 9"1 per raggiungere con partenza da fermi i 100 kmh, il consumo varia dai 10,9 agli 11,4 per 100 km. I prezzi di queste quattro nuove vetture non è stato ancora comunicato, lo sarà in occasione di Ginevra.

# Simca Rallye 2 abituata ad essere prima.

Quando potenza e maneggevolezza sono in giusto rapporto i risultati sono brillanti.

Ecco le principali vittorie della Simca Rallye 2.

Velocità:

- Challenge F.I.S.A. 1973 e 1974, 1° classe 1300 cc.
- Nel 1974, 45 vittorie di classe, in gare di velocità nazionali - turismo CSAI.

Rally:

- Rally di S. Marino 1974, 1° classe 1300
- Rally Isola d'Elba 1974, 1° classe 1300
- Rally Alpi Orientali 1974, 1° classe 1300, gruppi 1 e 2
- 100.000 Trabucchi, 1° classe 1300, gruppi 1 e 2.
- Inoltre, 13 volte prima di classe in Rally nazionali.

**QUANTI SONO GLI UOMINI DA COMPETIZIONE IN ITALIA?**

Simca li vuole conoscere.  
 Compila e spedisci questo tagliando a:  
 Chrysler Italia S.p.A.  
 Casella Postale 480 - Torino

Nome e Cognome.....  
 Via.....  
 Città.....CAP.....(Prov.....)

La COPPA RENAULT sta riscuotendo già un crescente successo di adesioni in ITALIA perciò abbiamo chiesto ad ANDREA de ADAMICH di effettuare un TEST con la «berlina-kit»

*LE CASTELLET - Il collaudo e la prova della R5 tipo Coppa Renault 1975 da me fatto al Paul Ricard rappresenta un po' l'appendice a quello di 23.000 chilometri che finora ho compiuto con la R5 che utilizzo come macchina per città e per viaggio quando necessario.*

*Al Ricard si è trattato di valutare le differenze di prestazione e di comportamento tra quella che è la macchina di tutti i giorni e quella che sarà la macchina da «corsa» a «costo controllato»! Una elaborazione ben definita, che lascia poco spazio alle fantasie, ma che migliora le prestazioni in modo determinante per quella che è una vettura con scopi addestrativi per chi pensa al futuro ed alla valorizzazione, e con scopi di gran divertimento ed agonismo per chi pensa alla gara come tempo libero e mezzo per restare nell'ambiente.*

**R5 LS**  
all'esame



Le  
**CORSE**  
'75

23 marzo - Mugello; 13 aprile - Imola; 27 aprile - Varano; 2 giugno - Magione; 15 giugno - Casale; 13 luglio - Mugello; 27 luglio - Pergusa; 3 agosto - Misano; 24 agosto - Misano; 7 settembre - Monza; 14 settembre - Imola; 12 ottobre - Vallelunga.

# La grinta che diverte

Ma parliamo di questa macchina, che certamente parecchi di voi avrebbero già provato volentieri. Sono stato a Vallelunga una domenica, prima di partire per il Paul Ricard, in modo da controllare che tutto fosse OK e che si partisse per la Francia senza problemi. Pochi giri, con gomme di serie, giusto per provare che tutto fosse in ordine, che la vettura fosse centrata, pensando più che altro al motore ad alla simmetria di comportamento.

Al Paul Ricard, invece, tutto organizzato al livello di una prova di Formula 1: camion della Dunlop per seguire il comportamento delle gomme e per eventuali problemi di assetto, tecnici e meccanici della Renault Italia e di quella francese. Erano presenti anche le macchine della squadra tedesca e di quella olandese, altri paesi in cui si svolgerà la Coppa nel 1975.

## Una prova «ogni tempo»

Tra l'altro per la Germania era venuto già anche Glemser (vi ricordate di lui come fortissimo pilota turismo) e quindi il tempo è passato in fretta. Abbiamo avuto tutte le condizioni atmosferiche possibili e quindi il collaudo si può chiamare veramente completo, al di là delle prestazioni di cui si aveva solo qualche riferimento sui tempi realizzati da Tambay lo scorso anno, quando ancora la Renault stava valutando le modalità tecniche della scatola di modifica. Il primo giorno sole e ottima temperatura, secondo giorno pioggerella, pioggia, nubifragio e allagamenti vari, terzo giorno non molto migliore e quindi termine prove, almeno per noi, visto che al contrario i tedeschi erano tutti con-

tenti di avere un terreno tipo palude dato il clima del loro paese.

La macchina innanzitutto è grintosa e si presenta bene anche come estetica, specie per lo spoiler anteriore (che naturalmente monto subito anche sulla mia cittadina, per grinta) e per le varie scritte d'obbligo dei patrocinatori della Coppa in colla-

**I**o, come pilota, ho sempre creduto alle formule addestrative ed alle iniziative come la Coppa Renault quali mezzi per avvicinare i giovani all'automobilismo sportivo; oggi, con i costi così elevati, con l'organizzazione che alcuni mettono anche a livello dilettantistico nel preparare la stagione, con le possibilità e le necessità per essere competitivi, diventa sempre più difficile non tanto valorizzarsi quanto proprio il pensare di iniziare: la selezione avviene prima ancora del campo gara, avviene al tavolino nel fare i programmi. Una Coppa Renault con vetture che avranno poche possibilità di uscire dalla strada stabilita delle modifiche della scatola di montaggio, con costi ben definiti e valutabili, anche a livello gestionale, in modo chiaro, sarà la giusta strada per un giovane che vuole partire nel nostro sport.

**Se poi questo giovane ha le capacità di dimostrare di essere bravo e veloce, le possibilità di valorizzazione e di inserimento in altri livelli di vetture più impegnative penso sia cosa fatta, dato l'impegno che la Renault ha messo in questa organizzazione ed ai suoi sviluppi futuri per i piloti italiani.**

borazione alla Renault. In più il roll-bar che identifica subito gli scopi «corserecci» della macchina, unito naturalmente al sedile con poggiatesta (che sarà obbligatorio in Italia).

Trovare un compromesso per la mia statura (188 cm) richiede il solito daffare, ma abituato alla mia macchina non ci sono problemi e so esattamente dove mettere il sedile per avere una

giusta dimensione tra braccia e gambe, tenendo presente che se si vuole andare forte il volante bisogna girarlo molto ed in fretta. Direi che mi sono divertito sull'asciutto finendo col guidare veramente «bene», e pur facendo dei gran derapage controllati venivo fuori dalle curve velocemente senza perdere tempo. Si tratta di una trazione anteriore e il

tilineo del gran premio ma usa tutto il misto più importante e anche ora è usato dalle varie squadre di F. 1 in prova al Ricard) in modo spettacolare, un po' come foto dei vari Fangio e compagnia con le vecchie F. 1 che erano esattamente a 90 gradi rispetto all'interno della curva, con il muso della macchina puntato sul fotografo. Con l'R5 mi ritrovavo a guardare esattamente il centro guard-rail del punto di corda, proseguendo però nel derapage per finire con metà macchina sul cordolo esterno in ottima accelerazione.

## Il segreto è «aprire»

Anche nel misto leggermente più veloce, quello prima dei boxes, la tecnica di guida segue la stessa traccia e bisogna essere noi al volante a far «partire» il dietro in modo d'aprire il prima possibile l'acceleratore, con la macchina già parallela al rettilineo dopo la curva. L'importanza di questa tecnica è dovuta alla necessità di non dover staccare il gas quando già si è quasi usciti di curva, perché vuol dire perdere dei giri che difficilmente uno può recuperare. Aprire presto l'acceleratore e tenerlo sempre giù una volta impostata la curva diventa un gioco di sensibilità e valutazione del pilota che deve prendere in mano la macchina in modo direi familiare. E' una guida spettacolare e da «numero», ma deve essere redditizia, non appariscente.

Si può modificare l'assetto della R 5 lavorando sulle pressioni delle gomme, che noi usavamo di base 2,7 anteriori e 2,4 poste-

Andrea de Adamich

CONTINUA A PAGINA 58



# Leggete il GUERIN SPORTIVO



settimanale  
di sport diretto  
da ITALO CUCCI

**il giornale  
che comincia  
dove gli altri  
finiscono**

in questo numero:

**C'è una bomba  
sotto la  
poltrona  
di Franchi**

**Inchiesta  
sull'industria  
del pallone**

  
**GUERIN  
SPORTIVO**

Notizie, inchieste, scandali  
curiosità da tutto il mondo

e le rubriche di  
**GIANNI BRERA**

e il basket di  
**ALDO GIORDANI**

CONTINUAZIONE DA PAG. 57

riori; ma fluttuando su questi valori si può aumentare o diminuire facilmente il sovrasterzo e questo lo lascio alla valutazione ed al tipo di guida di ognuno.

Nel veloce, naturalmente, ed al Paul Ricard il curvone in fondo al rettilineo da fare in pieno sui 165-170 kmh è veloce, la guida si deve adeguare ad un motore di potenza limitata e quindi guida pulita, traiettoria precisa, pochissimo movimento dello sterzo (che è molto sensibile ad ogni piccolo movimento) in modo da non avere la minima sbandatina che fa perdere giri. La macchina è sicura, ben auto-raddrizzante e richiede solo la abitudine alla valutazione che in certi punti si sta andando parecchio forte.

### **Veloce ma non sembra**

Non dà questa impressione, anzi per le caratteristiche di molleggio che mantiene ogni sensazione di accelerazione o di velocità viene assorbita dalla macchina stessa, ed il pilota è convinto di essere a velocità decisamente inferiore. Al riguardo vale la pena di riportare le impressioni di Marco Magri (campione assoluto della redazione Autosprint di Bologna) che ha guidato la macchina al Ricard: «**Ma Andrea, ho l'impressione che la vettura non abbia poi una gran ripresa, anzi mi sembra un po' lentina.**»

Poi Marco si è rimesso alla guida del suo 124 spidere 1800 e sul bagnato ha voluto fare qualche giro dietro di me con la R 5. Siamo usciti sul rettilineo, con lui incollato al mio sedere, vedevo che restava nella mia scia e pensavo studiasse la macchina; poi si è affiancato lentamente a me, quando già ero in quarta, mi ha passato poco prima del curvone a destra, praticamente un chilometro dopo l'uscita del mistino. Quando ci siamo fermati Magri era veramente sorpreso di essere riuscito a superarmi con tanta difficoltà e soprattutto di aver visto le velocità su cui si stava viaggiando, sensazioni che assolutamente non aveva avuto guidando la R 5 personalmente.

### **Il balletto sotto la pioggia**

Il secondo giorno sul bagnato le cose sono arrivate al livello di grande acrobazia, cioè le sbandate controllate erano tanto divertenti ed accentuate che penso il pubblico della Coppa Renault in Italia, una volta vista la prima gara «bagnata», finirà per creare artificialmente le medesime condizioni atmosferiche.

Naturalmente bisogna fare attenzione a non fare un errore e partire in testa-coda, anche perché il Ricard è molto scivoloso con l'acqua. Ma la macchina ha un tale recupero che non si ha mai la sensazione di essere fuori controllo. E' divertente impostare soprattutto le «esse», perché con curva e controcurva si ha la sensazione di fare una specie di balletto. Dimenticavo di dire che sull'asciutto, specie nel misto con una curva dopo l'altra, i freni li ho usati veramente poco, poiché la frenata migliore la davo io impostando la curva prima ancora di esserci dentro e rallentando io stesso con l'appoggio. Le prime volte mi trovavo ad essere ancora in rettilineo, con la macchina già impostata; sul bagnato naturalmente le cose bisogna farle con più coscienza e pensare che nelle gare della Coppa ogni secondo perso per una sbandata troppo accentuata vuol dire un grosso vantaggio per tutti i propri avversari.

La frenata è ottima, la macchina si ferma molto in fretta e non ho avuto problemi eventuali di fading, forse anche perché i freni tendevo ad usarli poco. Penso che il collaudo migliore verrà da piste tipo Vallelunga, Magione, Varano. Si tratta di una macchina elaborata, ma in modo addomesticato e questo offre il grande vantaggio di trovarsi tra le mani la R 5 da prestazioni elevatissime, ma con la docilità della vettura di tutti i giorni.

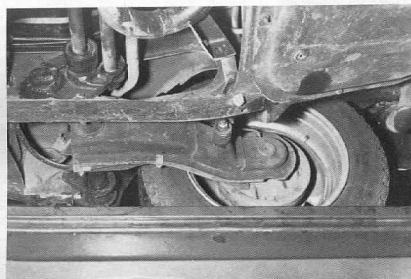
### **Appuntamento alla prima curva**

La mia opinione è che la macchina sia facile da guidare ma contemporaneamente per andarci forte richieda un impegno ed una concentrazione interessanti per un giovane che abbia la meta di andare avanti con macchine più impegnative. E' un turismo che bisogna arrivare a sfruttare bene e questo costringerà i piloti migliori a mettersela a punto con quel poco che il regolamento permette, giocando il tutto sulle proprie sensibilità personali.

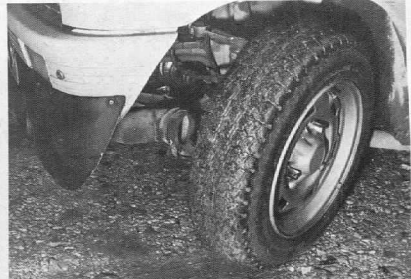
Riuscire a emergere è possibile, ma penso che la tecnica di guida sia quella che più darà soddisfazioni. Non è la macchina da prendere e «**tanto vado là e do la paga a tutti**», perché prima bisogna prenderla in mano, imparare a guidarla bene ed efficientemente. Quando alla prima gara ci saranno le 20-30 macchine sulla linea di partenza, pronte al via, allora sarà bello, ed ancora più bella sarà la prima curva con l'arrivo del plotoncino di tutti raggruppati: ed a quella prima curva di quella prima gara ci sarò anch'io, ragazzi, a guardare e a divertirmi.

## Facciamo i conti in tasca al KIT di preparazione della R 5-da-corsa

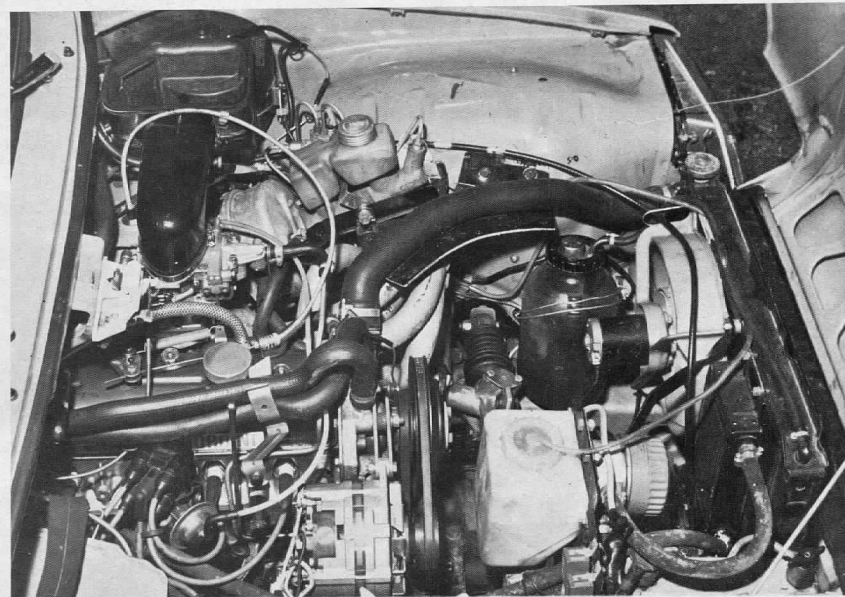
# 3 milioni e 7 ma spesi bene



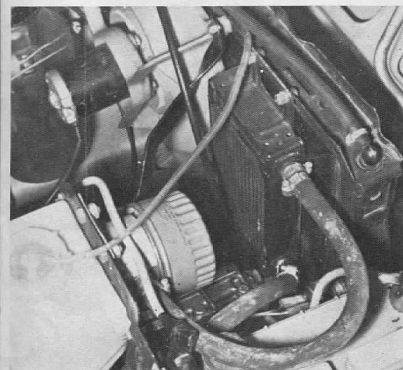
Uno dei bracci posteriori, più robusti, della R5 con il kit. In alto le barre di torsione parallele



I pneumatici della Coppa Renault sono gli SP Sport «formula 70». In collaudo Dunlop «barra 60»



Il vano motore della R5 preparata. L'alimentazione resta di serie, mentre lo scarico ha un bel collettore Devil 4 in 1, che però passa molto vicino al tubo di gomma del circuito di raffreddamento



Il radiatore olio supplementare è montato dietro a quello dell'acqua (foto DPPI)

Gli ottantacinque (per ora) futuri partecipanti alla Coppa Renault 5 in Italia hanno ricevuto, assieme alla vettura ed al kit di preparazione, un voluminoso incartamento comprendente le istruzioni di montaggio del kit, completo di illustrazioni, nel testo originale francese e la relativa traduzione. Oltre a molti altri fogli di appunti, consigli, e casi pratici. Una di queste circolari, molto opportunamente, ribadisce il concetto su quello che si può e non si può fare nel preparare la R 5 1300.

### Sponsor potentissimi

Una tale cura nel «condurre per mano» il proprio cliente-pilota (ed il suo preparatore) è un altro dei sintomi della serietà con cui la Renault ha lanciato, in tutta Europa, la sua «formula promozionale». Il primo gradino di una scala che può veramente essere percorsa da chiunque, poiché la casa francese ha già abbondantemente dimostrato di essere in grado di non abbandonare al loro destino i campioni potenziali che si affidano a lei, riuscendo a coagulare attorno ad essi l'interesse non solo proprio, ma anche quello di sponsor potentissimi come la ELF e la Dunlop, la cui presenza è tutt'altro che accessoria.

Alle prove Renault al Ricard abbiamo parlato con Patrick Tambay, che era a disposizione dei vari teams nazionali presenti come collaudatore ufficiale e «cicerone» al circuito per chi volesse fare un giro «come il faut». Tambay è il tipico pilota-Elf. Ha iniziato nel '70 con la Coppa R 8 Gordini,

è passato quindi alla Formula nell'anno successivo, laureandosi «pilota Elf». E' rimasto «parcheggiato» in Formula Renault due stagioni, poi ha iniziato, lo scorso anno, con le Elf 2. Quest'anno, è nella squadra March-Elf di Formula 2. Una escalation senza affanni, programmata dall'alto, nella quale Tambay ha avuto una sola preoccupazione, quella di correre.

La Formula Super-Renault che premierà, alla fine del '75, il vincitore della Coppa Renault Italia è un obiettivo concreto non solo in se stesso, ma anche perché rappresenterà una possibilità «reale» di emergere a livello europeo. Infatti, anche se la Formula rimane in primo luogo francese, il relativo campionato è internazionale, ed il vincitore può essere anche un pilota non francese. Non per questo la Renault e la Elf cesseranno di assisterlo, ed in maniera molto più concreta di quanto non si sia fatto fino ad ora da noi. Verità amara, ma che non va nascosta.

Non è solo questa, certamente, la spinta che ha portato quasi una centuria di piloti nostrani ad indirizzarsi verso la Coppa Renault, anche perché saranno al massimo una decina quelli che, in cuor loro, presumono di poter vincere alla fine. Ma vi sono un bel po' di buone ragioni anche per gli altri. Innanzi tutto, quell'aria di serietà e di organizzazione di cui abbiamo già parlato. Poi, l'internazionalità delle gare: guardate il calendario, e riconoscerete le stesse date degli appuntamenti a più alto livello nel nostro paese, dal Mondiale

Marche alla Formula 1. Infine, la chiarezza regolamentare, che la Renault assicura di riuscire a mantenere, anche grazie ad un commissario tecnico «fisso» (il romano Giuliani), nonostante la più volte dimostrata furbizia dei preparatori nostrani.

A questo proposito abbiamo i nostri dubbi, giustificati anche da precedenti analoghe esperienze (basta ricordare i motori di Formula Italia). Per di più, sentiti i prezzi di preparazioni risultati da una breve inchiesta, si deve dedurre che «da fare» nel motore e nell'assetto c'è parecchio di più di quanto il libro allegato ai kit non suggerisca.

### Differenza 300 mila

Ad esempio, alcuni preparatori chiedono una cifra per il montaggio puro e semplice dei prezzi del kit al posto di quelli di serie; ed un altro prezzo per la «preparazione» vera e propria. La differenza è anche di 300mila lire, ma pare che consista anche in 5-7 cavalli di potenza. Ad ogni modo, la preparazione di una R 5 dovrebbe costare da un minimo di 450.000 lire ad un massimo di 800.000, comprese le prescrizioni di sicurezza extra-kit, cioè roll-bar, cinture, estintore, staccabatteria, ecc. Considerando che uno si deve comperare anche le gomme (le Dunlop SP formula 70), sia pure con lo sconto del 50%, la R 5 «pronta Coppa» viene a costare dai 3.300.000 ai 3.700.000 circa. Ma pensiamo che siano spesi bene.

Marco Magri



## La pista del campionato



La riproduzione ben riuscita della pista di Imola per il tricolore slot

# Si scatenano già i preparatori-slot

Bene, è proprio come pensavamo: gli amici slottisti sono entrati in agitazione e le lettere che scrivono per dare la loro preventiva adesione al Campionato Italiano Slot che fra breve prenderà il via, giungono a ritmo addirittura incalzante. Sono tante, tantissime, quelle lettere, così da non potere essere ospitate tutte nello stesso numero (lo spazio purtroppo è sempre tiranno) e da costringerci a pubblicarle a «puntate», seguendo l'ordine d'arrivo.

Quando pubblicammo la prima notizia relativa ad un cosiddetto record ottenuto con uno slot, non avremmo mai creduto di dovere, in seguito, dare vita ad una vera e propria rubrica in materia. Ma le sollecitazioni e le notizie che ci giunsero furono tante da indurci a ritenere il «fenomeno» una cosa molto sentita con la conseguenza di arrivare a dedicare almeno una pagina settimanale agli amici slottisti. Si parlò di record, individuali, a squadre, di velocità di durata, eccetera, records poi declassati a semplici «tentativi» in quanto fondati soltanto sul «sentito riferire» e non avallati da fonti ufficiali (meno uno), fino ad arrivare ad una generale richiesta che tendeva all'abolizione di queste prove per raggiungere l'ambizioso traguardo di un campionato italiano dedicato alle racing-slot.

Non si può dire che **AUTOSPRINT** abbia negletto una simile proposta, tanto che dopo un primo «assaggio» anticipato sia pure in forma interrogativo-sospensiva, venne la conferma della possibilità di organizzare il richiesto campionato, invitando i teams, i singoli appassionati, i gestori di piste da competizione a fornirci la loro adesione di massima, inviandoci gli indirizzi ed, eventualmente, suggerimenti in tema regolamentaristico.

E come abbiamo detto all'inizio, dopo lo choc creato dalla notizia, ecco le disponibilità, i suggerimenti, gli entusiastici consensi che di giorno in giorno vengono a fare catasta sulle nostre scrivanie. E' ovvio che la cosa ci riempie di soddisfazione, ma è altrettanto vero che le difficoltà dell'organizzazione crescono a vista d'occhio. Non per i mezzi, piste e slot da usare, in quanto fortunatamente abbiamo con noi chi ci renderà forti le spalle, ma per le «fasi» nel quale suddividere il prossimo campionato, fasi che potrebbero essere, ad esempio, concentramenti regionali o interregionali, semifinali e finale. Un campionato, quello di **AUTOSPRINT**, che prevede competizioni individuali di F. 1 e a squadre per i prototipi.

**ATTENZIONE!** RIVOLGIAMO UN PRECISO INVITO A TUTTI COLORO CHE SVOLGONO ATTIVITA' SPORTIVA CON RACING-SLOT, AVENDO A DISPOSIZIONE O POTENDO USARE UNA PISTA DA COMPETIZIONE A TRE O PIU' CORSIE, DI INVIARCI IL LORO INDIRIZZO UNITAMENTE ALLE CARATTERISTICHE E ALL'UBICAZIONE DELLA PISTA, ONDE PERMETTERCI DI RUBRICARE IL TUTTO E VAGLIARE LE POSSIBILITA' CHE VENGONO OFFERTE PER L'ORGANIZZAZIONE DEL CAMPIONATO ITALIANO SLOT.

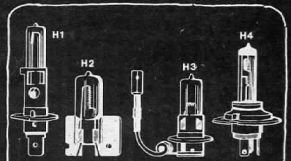
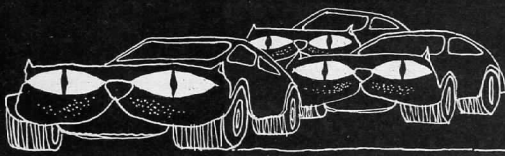
Ed ora passiamo alle lettere prime pervenute. Diamo la precedenza a quella (del resto da noi sollecitata nel numero scorso) di **Oreste DEL SOLDATO** il quale, puntualissimo all'appello (potenza dei cognomi!), ci comunica: «Si avvicina aprile, periodo di apertura della mia pista, ed io ritorno alla carica con una lettera, dopo averne scritte altre. Ho avuto sempre nella mente l'iniziativa di organizzare un campionato slot e per questo mi sono messo in contatto con molti Slot Club d'Italia. Dato che ho letto sulla vostra rivista-sprint che ora sareste propensi ad organizzare il campionato italiano e sento che cercate le piste per gareggiare, sono propenso a mettere a disposizione la mia e ad aiutarvi in tutto. Sarei propenso di venire a Bologna per incontrarvi e così mettersi d'accordo. Anche se avete in mente di fare un campionato in varie città, a me va bene egualmente». Carissimo Del Soldato, la ringraziamo delle sue parole e la preghiamo di telefonarci al numero 45.55.11 (prefisso 051) per fissare un appuntamento nel corso del quale molte cose saranno da discutere alla luce della sua esperienza in materia.

Da Saicelle ci scrive **Gianni DALL'AGNESE**, Via Martiri Sfriso 35,

portavoce del Team **LA ROSSA Saicelle**, dicendo: «Da due anni sono un tuo assiduo lettore e solo oggi mi decido a scriverti per via dell'articolo riguardante gli slot e il campionato italiano, di cui si parla nel n. 6 di **AUTOPRINT**. Io ed altri cinque amici saremmo interessati alla possibile manifestazione, dato che noi del Team La Rossa Saicelle abbiamo già esperienza di gare velocistiche e di durata, e saremmo ben lieti di dare un aiuto per la buona riuscita dell'iniziativa. Nel frattempo vi informiamo che la nostra pista sarà a disposizione per qualsiasi prova di campionato. Il circuito è lungo mt. 42 ed è a 8 corsie, sei delle quali utilizzabili. L'impianto è fornito di contagiri elettronico con regolazione dell'intensità della corrente da 9 a 13 volt. In più potremo mettere a disposizione dei partecipanti la manutenzione tecnica dei loro slot, avendo anche un'officina-laboratorio con tutta la necessaria attrezzatura. In attesa della vostra (o di qualche altro amico slottista) risposta...». Anche a Gianni dall'Agnese e al Team La Rossa Saicelle il nostro più vivo ringraziamento e l'intesa che se necessario lo inviteremo ad una visita a Bologna. Per ora accettiamo di tutto cuore l'offerta della pi-

I GATTAUTO MAZDA CI VEDONO ANCHE DI NOTTE !

**MAZDA** lampade per auto agli alogeni



sta, in attesa dei futuri eventi.

Livio PIATTI, Viale Caduti 8 - 22070 Binasco (Como) è pronto a cimentarsi e scrive: «Sono un ragazzo di 14 anni molto appassionato degli slot car. Abito in provincia di Como dove con alcuni amici ho organizzato, lo scorso anno, un campionato che ha riscosso un buon successo. Dopo aver letto su AUTOSPRINT gli articoli sullo slot car, mi sono deciso a scriverti questa lettera per darti notizia della regolamentazione del nostro campionato che si è svolto su una pista Policar a sole due corsie». La lettera prosegue con la descrizione di una formula tecnica molto interessante, da applicarsi tuttavia a gare con un limitato contingente di partecipanti, formula che renderemo nota in altra occasione, ma che non è applicabile al campionato che noi organizzeremo. Ringraziamo ad ogni modo il nostro gentile corrispondente, pregandolo di leggere attentamente il giornale in modo da essere pronto, e con lui gli amici, quando il campionato di AUTOSPRINT verrà definitivamente lanciato.

Roberto MORETTI, milanese di tredici anni (Via Val di Nievole 1) ci rivolge quattro precise domande. Vediamo di rispondere per ordine ed esaurientemente. D. Vi sono a Milano club di slot-racing? R. E' in corso un'inchiesta di questo genere i cui risultati saranno da noi pubblicati. D. Dove si possono rintracciare carrozzerie scala 1:24 di vetture Gran Turismo sul tipo di quelle usate dai ragazzi genovesi. R. Proprio presso i ragazzi genovesi il cui portavoce Carlo Labruna è anche costruttore. D. Come ci si può procurare uno sponsor? R. Domanda da 5 milioni, come direbbe l'alegre Mike. Purtroppo non abbiamo un elenco di mecenati. Crediamo che servano conoscenze e tanta buona volontà. D. Da qualche anno qui a Milano vi è un luogo pubblico con due piste piuttosto lunghe. Se venisse effettuato un tentativo di record in questo luogo, tale tentativo sarebbe valido? R. Perché no, sempre che vi fosse la presenza di almeno un cronometrista ufficiale, altrimenti si tratterebbe di uno dei tanti «tentativi». Non sarebbe forse meglio pensare di partecipare al campionato che noi andremo ad organizzare?

Poi una lettera giunta da Guidus RAFFA, portavoce dello Slot Car Club Udine il cui indirizzo è già stato portato a conoscenza di tutti gli slotisti. I ragazzi di Udine con la loro lettera aprono una nuova via per la nostra rubrica. Dopo averci informato sulla composizione del gruppo (che intanto si allena al futuro campionato nazionale partecipando ad un torneo locale, al quale prendono parte anche due slotisti triestini che ogni domenica raggiungono il capoluogo friulano in motocicletta) del quale fanno parte, così senza virgole come lo hanno scritto (forse per non farci conoscere l'esatto loro numero), ARCI BC. DEGA GINO PACE VINCENZO BAFFO PICCOLO MARIA BARBE GEPPINO GEPPINO PASQUALINO RAFFA GUIDUS, aggiunge che in risposta a molti quesiti rivolti loro da appassionati slotisti, forse alle prime armi con la materia, ci propongono l'apertura di una colonna di tecnica per spezzare, così senza pretese di originalità perché sono i primi ad ammettere che tutti gli slotisti «in» queste cose le conoscono, il pane della sapienza ai meno esperti. La cosa ci piace molto perché, soprattutto in vista della preparazione dei singoli al prossimo campionato, ha un sapore di raro «fair play» nei confronti di possibili e temibili concorrenti. Lasciamo, quindi, la parola ai tecnici udinesi.

«Cominciamo questa settimana dalla preparazione del telaio, uno dei componenti la cui integrità e preparazione è indispensabile per il successo nello slot. Di telai se ne sono visti di moltissimi tipi, costruiti in metallo o in plastica, a traliccio, a pianale, a travi portanti, completamente rigidi o parzialmente snodati con trasmissioni trasversali o verticali. La prima modifica da attuarsi perché indubbiamente la più facile, nonché quella che offre più immediato vantaggio, è quella di sostituire le ruote anteriori con cuscinetti a sfere dei quali il più facile a reperirsi è il 3x10x4 (3mm. all'asse, 10 di diametro, 4 di spessore); sul diametro esterno sarà utilissimo incollare con hostik il gommino di serie (o anche diverso) avendo cura di ridurlo di dimensioni facendo girare appoggiato ad una mola in rotazione in posizione tale il cui asse risulti sghembo all'asse della mola stessa. Un particolare molto importante è che il telaio sia assolutamente privo di deformazioni: per la plastica si può cercare di correggere la deformazione scaldandola sopra una fiamma leggera (non si usi mai il gas, c'è pericolo di fondere tutto), mentre per le parti in alluminio saranno utilissime due paia di pinze; in particolare l'estremità del braccetto che porta il pick-up dovrà essere ben orizzontale rispetto alla superficie di appoggio. Con uguale cura dovranno essere allineate e verticali le due estremità della culla posteriore dove alloggiavano le boccole per l'assale. Seconda efficace modifica: sostituire dette boccole con due piccolissimi cuscinetti il cui foro di passaggio è esattamente del diametro dei soliti assali posteriori. Questo tipo di cuscinetto non è a misura decimale e perciò non si trova con la facilità dei precedenti. Si possono acquistare presso qualche Centro Corse Slot ed in tal caso se sono quelli fatti apposta, hanno anche un anello di battuta per permettere il bloccaggio sul lato esterno della culla, oppure se sono i cosiddetti tipi da turbina poiché non hanno l'anello di battuta, bisognerà provvedere ad incollarli sulla culla usando l'UHU PLUS a due componenti. A questo punto è fondamentale controllare che l'assale posteriore sia ben diritto. Basterà farlo girare a mano con le ruote montate senza corona, osservando dall'esterno, il centro della ruota».

Ringraziamo Guidus e tutti i tecnici dello S.C.C.U. per l'oneroso compito che si sono assunti e cerchiamo di alleggerire l'atmosfera creata dalle boccole, dalle culle, dagli anelli di battuta, ecc. riportando integralmente la lettera dell'ultimissima ora, quella scritta da CARLETTO, giovane speranza di sette anni, che così si rivolge a noi: «Vorrei sapere se posso partecipare al campionato slot e vorrei sapere anche dove è il più vicino Team slot per farmi iscrivere (naturalmente il più vicino partendo da S. Lazzaro di Savena). Ho 7 anni e frequento la terza elementare. Ho una pista Scalextric (montata) a 4 corsie e una pista Policar (non montata) a due corsie».

Diamo a Carletto quel che è di Carletto, comunicandogli: primo, che può benissimo partecipare al campionato slot anche come «individuale» cioè senza bisogno di essere iscritto a qualche Team; secondo, che il team costituito più vicino a S. Lazzaro di Savena, sembra sia a Firenze (a meno di notizie successive); terzo, che lo complimentiamo per essere in terza classe a soli sette anni; quarto, che desidereremmo conoscere la lunghezza delle sue piste e se è disposto ad ospitare qualche campioncino.

# "Pochi" brufoli non cambiano la vita. Però se sparissero.."

"Lo so. Non saranno quattro brufoli a mettermi in crisi. Ma sento che se scomparissero molte cose potrebbero migliorare. E oltre tutto non avrei più quel fastidio fisico che provo continuamente. E così ora ho deciso di impegnarmi sul serio per eliminare i "brufoli" una volta per sempre. All'inizio commisi l'errore di tormentarli con le dita allargando l'infezione. Poi tentai di risolvere il problema curando maggiormente l'alimentazione rimanendo all'aria aperta per quanto possibile e addirittura smettendo di fumare come diceva mia madre. Risultati? Sì, ce ne furono, e anche discreti, ma non completamente soddisfacenti. Ora ho capito che il mio impegno per eliminare i "brufoli" deve essere più costante. Esiste qualche rimedio sicuro?"



## Clearasil crema antisettica ti aiuta a combattere i "brufoli".

Fai bene a non preoccuparti eccessivamente, ma devi occupartene, e non con leggerezza se desideri buoni risultati. Continua il ritmo di vita sana che avevi iniziato, ma soprattutto impegnati in un'azione più decisa usando Clearasil. E' una crema antisettica che agisce in profondità e asciuga il brufolo alla radice. Clearasil contiene quattro sostanze che si combinano in modo da svolgere tre azioni fondamentali per combattere i "brufoli":



Il resorcinolo si combina con lo zolfo eliminando le cellule morte alla superficie del poro ostruito, che è causa dell'infezione.



Il resorcinolo si combina con componenti antisettici per combattere i batteri all'interno della zona infetta.



La bentonite si combina con lo zolfo e genera un composto in grado di controllare la produzione di sebo e asciugarne l'eccesso, che è all'origine della formazione di "brufoli" e punti neri.

Con Clearasil la tua pelle migliora giorno dopo giorno. Ma bisogna essere costanti e non stancarsi ai primi tentativi se si desiderano risultati completi.



Clearasil è venduta in farmacia in due tipi: Clearasil color pelle che nasconde i "brufoli" mentre svolge la sua azione, Clearasil bianca che agisce invisibilmente sulla pelle. L'efficacia è identica.



## HOBBS si ritira?

• E' possibile che DAVID HOBBS sia costretto a ritirarsi dalle competizioni, dato che non ha ancora trovato un patrocinatore per un'altra stagione americana di F. 5000, che avrebbe dovuto essere la sua principale attività.

## La corsa di NAPOLEONE

GRENOBLE - Organizzato dall'Associazione sportiva dell'Automobile Club del Delfinato, nei giorni dal 2 all'8 giugno prossimo si svolgerà una marcia di regolarità per automobili d'epoca, denominata «2.a ROUTE NAPOLEON» che si svolgerà con il seguente calendario: 2 giugno, Grenoble-Gap; 3 giugno, Gap-Digne; 4 giugno, Digne-Grasse; 5 giugno, Grasse-Nizza (con imbarco per la Corsica); 6 giugno, percorso in Corsica; 7 giugno, prova speciale e serata di gala; 8 giugno, ritorno sul continente.

• BURTON BOUWKAMP, uno dei più alti funzionari della Chrysler Corporation, è stato nominato direttore esecutivo della pianificazione e sviluppo dei prodotti per l'Europa.

• Sabato 22 marzo, su un percorso di circa 100 km su strade aperte al traffico, si svolgerà la prima prova del campionato ticinese della regolarità, denominata SAR TICINO. Le altre prove avranno luogo il 26 aprile a Sottoceneri, il 24 maggio a Locarno, il 31 maggio e il 27 settembre con la 12 Ore di Lugano.

## Torna la TOKEN

• E' stata iscritta alla Corsa dei Campioni la TOKEN progettata da Ray Jessop, che durante l'inverno è stata modificata e aggiornata. La vettura apparve per l'ultima volta al GP d'Austria ove Ashley riuscì a qualificarla. E' previsto che a Brands Hatch la piloterà Tony Trimmer.

• Anche quest'anno la QUARRY JEANS ha coraggiosamente rinnovato il suo appoggio al team Giada per le gare con vetture Renault. Saranno almeno sei le R 5 partecipanti alla coppa che porteranno i colori bianco rossi della Quarry; certamente al via del mugello Caliceti, Ponzone, Gianfranco Ricci, Cocchetti, Bertini ed altri. Per le gare di gr. 4 sarà schierata una interessante berlina A 110 ultimo modello con motore due litri per Ferruccio Caliceti: il motore potrebbe essere il quattro valvole francese se darà sufficienti garanzie di solidità. Altrimenti si monterà il motore due litri ad iniezione che il preparatore Audisio sta già facendo girare al banco.

# TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

• Per ora BRIAN HENTON non ha una guida. Dice che spera sempre di combinare qualcosa in F. 2, se troverà i quattrini necessari. Intanto sta imparando a parlare italiano e potrebbe finire per fare l'interprete ufficiale alla March!

• Il circuito di AINTREE, che un tempo ospitava ad anni alterni il GP d'Inghilterra, torna lentamente in vita dopo avere visto per tanto tempo soltanto gare indette da clubs. Pare che i nuovi proprietari vogliano riportarlo all'antica gloria, per potervi organizzare gare internazionali.



## Li riconoscete?

LONDRA - Diamo un'occhiata alla stagione mondana inglese, cioè al pranzo offerto dal British Racing and Sports Car Club, uno dei punti salienti di detta stagione. Naturalmente erano presenti tutti i «grandi», naturalmente sono stati assegnati trofei e naturalmente c'è stato uno show. Poi un concorso di bellezza... non proprio classico. Le reazioni dei presenti di fronte a Miss Silverstone sono passate dagli applausi alle risate. Riuscite a capire chi è la

signora ancora abbastanza appetibile? Datevi il massimo dei punti se riconoscete Stirling Moss! E che dire della foto di gruppo? Un poco più difficile, per i lettori stranieri, dato che una o due delle signore (?) limitano le loro attività al suolo inglese. Da sinistra a destra: il pilota turismo Gerry Marshall e Tony Lanfranchi; di nuovo Moss, una donna (a quanto pare genuina) non identificata, Graham Hill (con baffi ben nascosti), Peter Ghetin e Mike Wilds. Graham, cioè Miss Monaco, ha vinto questo particolare concorso in... bellezza!

• L'AC di VARESE comunica che il «XVII TROFEO PROVINCIA DI VARESE» in calendario per il 27 aprile prossimo, è una gara di regolarità pura e non un rally nazionale come pubblicato nel calendario nazionale.

• EMERSON FITTIPALDI ha rinunciato alla concessionaria BMW per il Brasile dice lui per l'aumento delle tasse di importazione, ora del 207%. Il brasiliano sta però trattando per diventare agente Volkswagen.

• Un po' tardi, comunque la McLAREN ha ottenuto un patrocinio per le sue attività USAC e le vetture saranno verniciate verdi — come si è scritto — con i colori della bibita energetica Gatorade. Pare che un effetto di questo accordo potrebbe essere un ripensamento della McLaren circa un rientro nella F. 5000.

• La «divisa» dei meccanici della MARCH è diventata nera. Non vi è alcuna connessione coi trascorsi politici del baronetto-padre di Mosley.

• Le frasi celebri della settimana di Nick Brittan. JOHN WATSON (spiegando perchè gli piacerebbe vincere un grande premio) «Sarebbe bello essere il primo irlandese in otto anni che vede il suo nome sulle prime pagine dei giornali, non per avere fatto lo sciopero della fame o fatto saltare in aria qualcuno».

• PHIL KERRO, parlando di Clermont Ferrand: «Per entrarci bisognerebbe essere sir Edmund Hillary».

• Pare già deciso che il GP DEL BRASILE 1976 si correrà a Brasilia e non più a Interlagos, come del resto era stato richiesto.

• MIKE PARKES, nei momenti lasciati liberi dalla preparazione dell'East African Rally, non ha dimenticato la sua antica passione: il volo. Con un mini-aereo il lungo Mike ha fatto lunghe scorribande sul parco nazionale.

• SCHUPPAN, che tre anni fa vinse il primo campionato di Formula Atlantic con una Paliser, torna alla Formula pe8, come si era detto, in quella canadese. Concluderà una March con l'attuale campione della F.A. inglese, John Nicholson.

• La nuova conduttrice ex sciatrice, DIVINA GALICA, spiega che in effetti il suo cognome si pronuncia «Galitza». Resta Divina, nome non facile da portare. Fra parentesi uno speaker della TV, parlando a un pranzo del BRSCC, si è un poco confuso e l'ha chiamata «Galvina Dalitza».

• Nessuno si è ancora offerto di comprare l'originale HESKETH 308 che il team ha messo in vendita. Questo anche se l'acquisterebbe potrebbe contare sull'appoggio della squadra per la manutenzione.

• Come si è già scritto, il pilota inglese JOHN LEPP gareggerà con una March 795 assistita dalla Casa in tutte le corse del campionato due litri e anche in quello marche, in cui avrà per compagno Uriarte che porterà altro denaro. Qualche volta il posto dello spagnolo sarà preso da Schuppan.

• Ove ANDERSSON e Arne HERTZ saranno nella squadra Peugeot per il Rally Safari, accanto a Makinen-Liddon e Mikkola-Tohti. Andersson spera di partecipare anche ai rallies del Portogallo e dell'Acropoli se i concessionari locali della Toyota daranno un aiuto.

Un annuncio a una rivista inglese per la ricerca di un ragazzo per un negozio di accessori diceva: «E' importante che la ragazza sappia resistere al fascino di Graham Hill e Peter Gethin».

• Il pilota neo-zelandese di Formula Ford, **RICHARD HAWKINS**, passa alla F. 3 e ha comprato una March Ippokamos con la quale parteciperà a tutti i rounds del campionato europeo BP.

• Il pilota svedese di F. 3 **CONNOR ANDERSSON**, ha istituito un nuovo team di F. 3 con Gianni Savoia. Correranno con le nuove March-Toyota fuori dell'Inghilterra.

## Prezzi (tutto compreso) LEYLAND

MILANO - Operazione «prezzo pulito» per la Leyland Innocenti. La casa di Lambrate ha infatti diramato un nuovo listino prezzi, in cui soltanto due modelli (la Mini Export 1000 e 1001) hanno subito un leggero ritocco, mentre tutti gli altri sono rimasti invariati. Nel nuovo listino «prezzo pulito» sono già compresi tutti quegli optional che prima venivano conteggiati a parte.

I prezzi del nuovo listino IVA compresa sono i seguenti:

Mini 1000 Export 1.655.920; Mini 1001 Export 1.722.960; Mini Matic Export 1.785.616; Mini Cooper 1300 2.172.960; Mini 90 1.847.440; Mini 90 1.927.520 (con finizioni in panno e lunotto termico); Mini 120 2.100.000; Regent 1300 2.073.680; Regent 1300 L 2.192.400; Regent 1500 L 2.307.760.



## Più auto in INGHILTERRA

• Con 130.737 auto nuove vendute nel mese di gennaio, in **GRAN BRETAGNA** è stato battuto ogni precedente record a datare dall'agosto 1973 ed è stato superato del 25% il livello di vendite del gennaio 1974.

• Un ordine di 3.000 autocarri per un valore di 15 milioni di sterline, è giunto alla **BRITISH LEYLAND** da parte dell'**IRAN**. Si tratta di 2.500 autocarri «Super Comet» e di 500 «Terrier».

• La **COMBINED OPTICAL INDUSTRIES** ha realizzato lo specchio retrovisore panoramico «**PANAMIRROR**» che permette di ricevere, nella zona centrale, le immagini dal lunotto posteriore e nelle due zone laterali immagini un po' deformate, ma abbastanza chiare, attraverso i cristalli posteriori destro e sinistro della vettura.

• La **CARAWAGON INTERNATIONAL** ha presentato una nuova conversione della Land Rover a lungo interesse, offrendo un veicolo ad otto posti per andare dovunque, rapidamente trasformabile in una camera da letto a quattro posti. Il nuovo modello si chiama Carawagon «Serie 80».

• In un'intervista con «Il Mondo», **LEOPOLDO PIRELLI** ha detto di ritenere difficile che l'Italia esca dalla crisi entro l'anno e che si devono quindi accettare ulteriori sacrifici.

## Le ALFA più lunghe

• L'**ALFA ROMEO** ha allungato gli intervalli chilometrici previsti per la manutenzione programmata delle sue vetture, portandoli a 10.000 km (contro i precedenti 6.000) per la Giulia e a 8.000 per tutti gli altri tipi. Ciò per i tagliandi a pagamento, mentre quelli gratuiti sono rimasti inalterati.

• Il livornese **SERGIO LASCHETTI** è il nuovo direttore generale e amministratore delegato della **HERZ Italiana S.p.A.** la prima società di autologgio nel mondo, fondata nel 1923. La Herz conta su un parco macchine di 130.000 auto vetture e veicoli industriali e 290 punti di noleggio, dei quali 110 in Italia.

• Particolarmente interessante sarà, nel prossimo **SALONE di GINEVRA**, in programma dal 13 al 23 marzo, il settore degli accessori e di attrezzature per autoveicoli. Gli espositori di questo settore sono 900, provenienti da 24 paesi, e occuperanno 150 stands.

• **ERNESTO O. SAMPERA** è il nuovo direttore commerciale della **FIRESTONE BREMA**. In Italia dal 1966 è direttore della fabbrica di pneumatici di Bari, si è particolarmente distinto per le sue iniziative. Al suo vecchio posto subentra, ora, l'ing. Santino Schiavini.

# TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

## I prezzi COSWORTH

• Quanto costa un **MOTORE COSWORTH** dello scorso anno revisionato? circa 6000 sterline, cioè 9 milioni di lire contro le 9200 sterline di un propulsore nuovo.

• La prima tappa del **RALLY DEL SUD AMERICA** è stata funestata dalla morte di un pilota uruguayano, Sanchiz. Il suo coequipier si trova in un ospedale di Montevideo in gravissime condizioni.

• Quest'anno in Europa, se non altro in Inghilterra, ci sarà un nuovo nome: **BIRRANA**. Un paio di queste vetture costruite in Australia correranno in Formula Atlantic affidate a Bob Muir e a Dean Hosking.

• Anche il circuito di **SILVERSTONE** si è accordato con l'Associazione Costruttori di F. 1 per un montepremi di 50.000 sterline per l'International Trophy ed è stato anche annunciato che le iscrizioni sono le sole migliori avute da tempo per una gara non di campionato. In compensazione per 6 macchine a Imola mr. Ecclestone aveva chiesto 50 milioni di lire. Perciò la corsa F. 1 del 31 marzo in Italia è stata annullata.

• La Renault ha ingaggiato i fratelli **UNSER** per attività promozionali negli Stati Uniti. E' improbabile che ai due piloti venga chiesto di gareggiare nelle corse Renault 5.

## Pronte le K da F. ITALIA

• Arrivano in questi giorni in Italia le nuove gomme **KLEBER** per le F. Italia: un primo quantitativo direttamente dalla Francia verrà immesso sul mercato al più presto. Prove su pista per studiare migliori assetti delle monoposto nazionali saranno effettuate da Ghinzani a Casale nei giorni 6/7 marzo, alla presenza dei tecnici della casa francese di pneumatici.

• Nei recenti anni era molta la gente che continuava a borbottare che il circuito di **MALLORY PARK** non è adatto a vetture potenti quali le F. 5000. Anche se la direzione ha seguito la politica di non spendere (se Donington diventerà agibile sarebbe, del resto, denaro sprecato) ora è però costretta a fare qualche lavoro per la sicurezza. Si stanno infatti arretrando i terrapieni, costruendo uscite di sicurezza e così via.

• Avendo ormai abbandonato le competizioni, **DIETER GLEMSER** è diventato consulente PR per la Renault in Germania.

• Corre voce che pilota ufficiale della GRD F. 3 potrebbe essere **IAN TAYLOR**. Mike Warner si è limitato a dire «Aspettate, speriamo di annunciare qualcosa fra non molto».



E' uscita in questi giorni dalle linee della fabbrica russa di Zaporozhye la nuova versione della **Zaz-968**, che incorpora ben quaranta modifiche estetiche e strutturali rispetto alla precedente. Per il motore si dichiarano 40 CV

• Le trattative fra Bernie Ecclestone, che rappresentava l'Associazione Costruttori di F. 1, e Webb ha avuto come risultato un montepremi più ricco per la **CORSA DEI CAMPIONI**, che infatti sarà di 50.000 sterline.

• Benché non abbia ancora messo completamente a punto i propri programmi di F. 3, la **MODUS CARS** farà gareggiare vetture ufficiali tanto in F. 5000 che in formula Atlantic per Walkinshaw e per Brise.

• Giunge voce dal Canada che la **DULON** è stata contattata per costruire due vetture di Formula Atlantic da usare nella serie John Player.

• Il primo round del campionato svedese dei rallies, il **Varnland Runt**, è stato vinto da Eklund e Cederberg. Dato l'inverno mite, parecchi tratti a sud del percorso erano stati annullati essendo coperti di fango anziché di neve.

• Harry Stiller e il suo pilota **ALAN JONES** sono molto contenti. In gennaio i piani per un team di F. 5000 avevano subito un grosso colpo, con la spazzione di tutti i patrocinatori, ma Stiller non si è arreso e ha concluso un altro accordo. Il nome del patrocinatore sarà reso noto fra breve e intanto Stiller cerca una nuova vettura. Vorrebbe una Lola T332 e sa che ce ne sono due disponibili in America, altrimenti comprerà quella di Hobbs e la modificherà.

## La G.M. ribassa

• La **GENERAL MOTORS** abbassa i prezzi di nove sue vetture. E' la prima volta che una Casa prende una decisione del genere, per rianimare le vendite. Il prezzo base dei modelli in questione subirà riduzioni: varianti da 70.000 a 200.000 lire.

## Si è pentito avvocato?

In ordina alle elezioni per il delegato nazionale CSAI della Campania. Devo innanzitutto complimentarmi con Lobello, apprezzato sportivo e, poi, per dovuta completezza di cronaca aggiungere qualcosa all'articolo del sig. Troise.

L'elezione del sig. Lobello è stata favorita non soltanto dalla rinuncia di Nicodemi, ma specialmente dalla rinuncia dell'avv. Caiafa che, primo fra tutti, è stato sollecitato sia per la sua carica di presidente della commissione regionale sportiva degli Automobile Clubs della Campania (nonché dell'AC Salerno) sia perché gode della fiducia e stima degli sportivi campani (attestata più volte anche sulle colonne di «Autosprint»).

L'avv. Caiafa ha rinunciato per coerenza (virtù oggi molto rara): infatti egli, come chi vi scrive, per convinzione personale e per eseguire gli specifici deliberati delle Commissioni sportive dell'AC Salerno e Regionale Campana, è stato contrario alla democratizzazione della CSAI come attualmente prevista (posizione ampiamente motivata al convegno di Verona), non certo per vocazione antidemocratica, ma perché tra l'altro, riteneva che lo sport per la prima volta venisse coinvolto nelle tattiche politiche, a danno degli sportivi militanti.

Purtroppo, seguendo su AUTOSPRINT lo svolgimento delle elezioni in alcune regioni, bisogna concludere che le preoccupazioni dell'avv. Caiafa non erano del tutto infondate. Era doverosa questa mia precisazione per «dare a Cesare quel che è di Cesare» soprattutto sul «interessato, in tal caso, ha avuto la coerenza di rinunciare ad una... ambiziosa poltrona e per confermare la fiducia agli sportivi campani, non immeritati delle enormi difficoltà, superate anche con il proprio metafisico dall'avv. Caiafa per organizzare l'unica competizione di velocità che si svolge in Campania.

Pietro Di Lauro - Salerno

Conosciamo bene i meriti dell'avv. Caiafa, li abbiamo più volte sottolineati su AUTOSPRINT, e non lo criticiamo certo per la sua convinzione che gli ha fatto rifiutare la candidatura a delegato della regione in seno alla nuova CSAI. D'altra parte, siamo anche convinti che non è «non facendo» che si risolvono i problemi di questo sport, e che non ostante la singolare impostazione della «democratizzazione», il risultato (in termini umani) non è stato poi così lontano da quelli che potevano essere i desideri degli sportivi militanti.

Ed uno sportivo come Caiafa poteva sicuramente, in caso di elezione, dare un contributo molto positivo, soprattutto per la sua diretta conoscenza ed esperienza accumulata in questi anni di automobilismo attivo. Anzi, siamo quasi convinti che Caiafa ora sia pentito di essere stato così «coerente».

Ci è giunta una lettera dalla Romania. E' di un giovane ammiratore della Ferrari, che chiede di poter corrispondere con giovani italiani parimenti tifosi delle vetture del «cavallino rampante».

C'è qualcuno fra i nostri lettori che voglia farsi un nuovo amico? Virgil ci ha scritto in francese, ma forse anche l'italiano può andare bene, anche per le radici latine della lingua rumena. Ecco il suo indirizzo:

VIRGIL LUPAS, Str. Calugareni 15, Bl. V6, Sc. C, Ap. 42, Oradea-Yud. Bihor, Romania.

AUTO SPRINT

FERMOPOSTA

AUTO SPRINT

**LETTERA FIRMATA** - Monteviglio (Bologna) — Senza denaro non si fa nulla, ma con poco si può provare ad accontentarsi. Perché intanto non comincia a farsi le ossa correndo in pista, con una vettura di gruppo 1 o 2? Non è poi così costoso. Per giudicare le proprie qualità. Per il resto, come avrà letto quel progetto è ancora in alto mare, ma non è abbandonato.

GIUSEPPE BENZI - Castelnuovo Calcea (Asti) — E' evidente che se ne possono montare un massimo di due, anche se in proposito il codice della strada è poco chiaro. E devono essere dello stesso tipo, oltre a rispettare certe quote di altezza e larghezza.

GIANLUIGI PELLIPPI - Verona — Il casco integrale di Clay Gasparini costa 78.000 lire. L'indirizzo è alla ditta di via Gasparini 6, Reggio Emilia. L'indirizzo della Marlboro è: 7, avenue de Tiboli, Losanna (Svizzera).

SALVATORE MATTEO RAPPA - Palermo — Siamo spiacenti, ma l'indirizzo di quella pittoresca francese non lo abbiamo. Può comunque scriverle presso la Alpine Renault, Direction Competition, Boite Postale 41, 9302 Epinay-sur-Seine (Francia).

GIORGIO SERENO - Milano — Per correre in macchina, cioè per ottenere la licenza, occorre quanto meno avere la patente da un anno. Quindi, lei ha ancora tre anni - almeno - da aspettare.

FABIO DE CONTO - Valdobbiadene (Treviso) — Si deve rivolgere, per quel suo quesito, direttamente alla Federazione Italiana Karting, via Solferino 32, Roma.

GIOVANNI MARCHESI - Massa Carrara — Grazie degli auguri e delle belle parole. Siamo certi che non si pentirà di essersi iscritto, anche in vista delle ulteriori sorprese ed iniziative per i soci.

MASSIMO GIANNONE - Modica (Ragusa) — Non vendiamo magliette Texaco-Marlboro. Provi a chiederle direttamente alla Marlboro, 7 avenue de Tiboli, Losanna (Svizzera).

ROBERTO PAROLIN - Milano — Innanzi tutto, l'espressione «non ha trovato un Ken Tyrrell capace di guidarlo» non significa che abbia avuto proprio Tyrrell come caposquadra, bensì che appunto - quel pilota non ha mai avuto un manager delle capacità del simpatico «boscaiolo» inglese. In secondo luogo, non ricordiamo di aver mai detto che Stewart non sarebbe stato in grado di vincere anche il campionato '74. Non vorremmo lei avesse capito male...

ROBERTO BERTAGLIO - Trezzo d'Adda (Milano) — Per il Gran Premio a quadretti abbiamo provveduto a lanciare l'idea, a codificare certe regole, a fare degli esempi di guidario. Dopo di che, ognuno può continuare a giocare con i suoi amici, senza aspettare che sia Autosprint a pubblicare la pista.

LUCIANO MAZZESCHI - Torrenieri (Siena) — Il famoso disegnatore si chiama Michael Turner. Stuart Turner è il responsabile del servizio competizioni della Ford inglese. Il suo indirizzo: Boreham Airfield, Chelmsford, Essex.

GIORGIO FERCHELE - Milano — Per noi tutti i piloti sono bravi e degni di ogni rispetto ed incoraggiamento. Da parte nostra, è peraltro la buona volontà di capire che più di un tanto un giornale non può fare. Fra l'altro, non abbiamo atteso che il «vostro» pilota vincesse la F. Ford per offrirgli una delle nostre medaglie («al valore» giustissimo).

GIANCARLO CRISTIANI - Torino — La vostra avventura chissà a quanti altri è capitata, in occasioni più o meno importanti di questa. Purtroppo, l'organizzazione logistica di un rally così complesso non può a volte prevedere i quai anche degli accompagnatori. Bisogna proprio ringraziare gli spettatori...

ENZO CIRIELLI - Bari — L'indirizzo di quel costruttore che noi abbiamo è quello che abbiamo pubblicato. Non crediamo peraltro che sia impossibile che venga rintracciato anche in base ai soli dati a noi noti.

PAOLO INNOCENTI - Firenze — Innanzi tutto, ci scusi per il ritardo con cui le risponderemo. Abbiamo fatto di tutto, ritenendo il testo di quel servizio televisivo, e abbiamo dire che gran parte delle sue osservazioni sono del tutto ingiustificate, forse perché le sono sfuggite parte delle domande o parte delle risposte, non sappiamo. Ad ogni modo, è per questo che non abbiamo ritenuto opportuno riprodurre la sua lettera.

MARCELLO GARIFO - Bovisio Masciago (Milano) — Come avrà visto, alla Ferrari non hanno dato retta ai suoi desideri, ma non è poi detto che abbiano avuto torto.

MARIO ROMEO - Partanna (Trapani) — Non ci risulta che quella ditta di Iquori abbia mai sponsorizzato vetture da corsa, né che abbia intenzione di farlo, anche se la scelta di un argomento automobilistico per la sua pubblicità televisiva potrebbe farlo pensare.

FRANCO CECCHINI - Monzone (Massa Carrara) — Per organizzare una qualsiasi competizione esiste una prassi molto precisa, che inizia con la richiesta di iscrizione e calendario fatta con un anno di anticipo. Chieda lumi e stampati alla CSAI, Via Pola 9, Milano, o all'ufficio sportivo del vostro automobile club.

ALLIEVI DELL'ISTITUTO LOCATELLI - Genzano (Roma) — A prescindere da ogni altra considerazione, come il fatto che anche nelle vetture Sport si sono abbandonate le carrozzerie chiuse per ragioni di sezione frontale, vi ricordiamo che le vetture di Formula devono avere per regolamento un abitacolo a fatto in modo tale che il pilota possa entrare ed uscire senza spostare o togliere alcun pannello o portiera.

MARCO COLLINI - Tavernelle (Firenze) — Ci pare di capire che le servono delle misure tipo di pneumatici da corsa. Allora, anteriori diametro totale 20", larghezza 11", diametro cerchio 13"; posteriori, diametro totale 23", larghezza 16" o 17", diametro cerchio 13"; tutte misure in pollici (1 pollice, cm. 2,54).

COSTANTINO DEMETRIO - Locri (Reggio Calabria) — Fino al dicembre 1974, una monoposto di Formula Italia costava 1.320.000 lire IVA, e una vettura di gruppo 1 di genere che il prezzo sia aumentato, ma teniamo che di vetture nuove non ve ne siamo più. Provi a rivolgersi all'Abarth, corso Marche 38, Torino. Altrimenti, cerchi nelle nostre pagine di compravendita: vi sono molte F. Italia in vendita. Per correre, bisogna entrare in possesso della prescritta licenza. Si rivolga all'Ufficio Sportivo del suo Automobile Club.

LO SPONSOR

## In odore di vittorie

Le ultime notizie che mi portate sono tutto un programma. Era tanto che speravo in un po' di buon senso da parte di qualcuno per la sorte della meravigliosa 33tt12. Ora quel qualcuno è arrivato grazie a Kaushen, che ha saputo trovare gli appoggi ed i soldi.

Era un peccato mortale, in senso sportivo, nel vedere più e non sentire più le rosse sport a 12 cilindri. Ora credo che con la situazione finanziaria a posto le macchine dell'ing. Chiti saranno imbattibili, come del resto potevano esserlo anche l'anno scorso. Io tornerò sicuramente a vederle, con molti amici, e per fortuna non in un museo ma nel loro ambiente naturale, le competizioni.

Giorgio Monti - Pistoia

Siamo tutti molto felici quando un'iniziativa ritrova vitalità, specie poi se riguarda direttamente lo sport italiano. Il merito va a Willi Kaushen... che, che ha trovato i soldi, come dice lei. Evviva Kaushen... Invece, il barbutto tedesco ha trovato anche chi, in Italia, invece di compiacersi della sua opera (che, in ultima analisi, giova a tutti noi), ha storto il naso. Forse all'odore di carne affumicata, che è la specialità della Redljesen, lo sponsor delle Alfa '75. Evidentemente, non era un abbinamento «degno» per certi buongustai dei circuiti. Stocchezze. Gli americani e gli inglesi, che in materia la sanno molto più lunga di noi e soprattutto sanno essere meno ipocriti, tollerano ed incoraggiano gli abbinamenti più strani. «Non olet», diceva ai suoi critici quell'imperatore romano che rastrellava sterco con un'impasta sui gabinetti. Il denaro non ha odore, l'importante è correre e possibilmente vincere.

TIFOSERIE

## Lettori di superfice

Abbiamo acquistato, come al solito, il numero annuale di Autosprint, sperando che, dopo i successi ottenuti dalla Lancia e dalla Fiat, vi fosse un certo spazio dedicato ai Rallies (quel tipo di corse, per intenderci, che definiste «La Mille Miglia dei Poveri»); abbiamo trovato pagine dedi-

## Soci del Club, ATTENZIONE

Come già la scorsa settimana, invitiamo quei soci del Club che si sono lamentati per l'invio di quanto spetta loro per il rinnovo della associazione, a pazientare. Infatti, come già detto, la spedizione del materiale è stato fatto in più di una volta, non tutto il materiale è stato inviato in un solo pacco. Pertanto, chi ha ricevuto solo una parte di quanto gli spetta non si allarmi: arriverà anche il resto.

cate ai piloti di Formula 1 più belli, ai meccanici che corrono nudi, a tutti i vari aspetti del circo della Formula 1, addirittura sedici pagine dedicate a Nazzaro, sette alle donne che corrono, quattordici ai fumetti e, dopo una lunga ricerca, sei pagine di Rallies, di cui quattro interamente di foto: meglio che niente (dati i precedenti...) ma proprio quest'anno speravamo in qualcosa di più.

Forse Munari, in confronto a Merzario, è un pilota di serie «B», forse la Lancia e la Fiat sono case poco importanti, forse i duecento e passa iscritti ai molti rallies sono pochi in confronto a quelli che corrono in pista, forse la Formula non è una donna o è meno conosciuta di Paula Murphy e di Cody Stropus. Tanti «forse», che pensiamo si possano riunire in un solo, forse, Autosprint è allergico ai Rallies.

E non si venga a dire che i Rallies sono poco seguiti: le migliaia di persone sul Manghen del S. Martino di quest'anno testimoniano il contrario, giusto per fare un esempio.

Ovviamente, come al solito, avrete ragione voi: abbiamo sentito e risentito il discorso che il lettore medio si interessa solo alla Formula 1, che il Rally non interessa, ma mi sembra un'esagerazione dedicare più pagine alla gara di Coppa Tasmania che non al Rally delle Alpi Orientali (vedere Autosprint per credere).

Si continua a parlare di piloti italiani, ma non vi pare che Munari abbia fatto, quest'anno ben più di quello che ha fatto Merzario, e che Bacchelli e Ambrogetti (tanto per citare due delle tante promesse rallistiche) non si sono messi più in luce a Montecarlo che non i tanto coccolati, vezzeggiati e milionari azzurrini di Formula 2 durante tutta la scorsa stagione?

Corrado Nava ed altri  
Monza (Milano)

Una volta lettere del genere ci facevano arrabbiare, ora ci fanno solo sorridere. Purtroppo dimostrano una delle qualità più deteriori del lettore, quella di misurare «a centimetri» l'importanza o l'interesse di un argomento.

Speravamo di esserci liberati di questo tipo di lettore, ma evidentemente ci siamo sbagliati. Il numero di fine anno è una specie di compendio caleidoscopico dei molteplici aspetti del mondo che ruota attorno alle corse automobilistiche. Non ha mai avuto, nelle sue ormai cinque edizioni, la pretesa di creare una «classifica» di merito o di interesse che sia. Vi basti un flettere sul fatto che forse la più bella foto di tutto il più recente volume è quella scattata alla coppia campione d'Italia, Verini-Macaluso, durante il rally dell'Elba 1974.

Superate il blocco psicologico del «numero di pagine», imparate a non ragionare in termini di centimetri quadrati di foto, cominciate ad apprezzare la «notizia», l'antecipazione, il retroscena che Autosprint vi offre settimanalmente sul vostro argomento preferito. E ricordatevi che ci sono anche altri appassionati, non solo i rallisti, che forse mostrano dal canto lo



## LA FOTO

### Un'inglesina vendicatrice

Sul numero 6 del 1975 di Autosprint ho letto che una Sunbeam Avenger ha partecipato con onore al Rally Artico. Una similare vettura ha partecipato pure al RAC. Ora vorrei chiedervi, se possibile, di veder pubblicata una foto di questa auto, in versione strada o rally, qualche dato tecnico, ed una breve storia di questa casa.

Lettera firmata - Genova

Ecco la foto, che si riferisce all'equipaggio finlandese composto da Kyosti Hamalainen e Matti Alamala, quarti assoluti e primi del gruppo I al volante della Sunbeam Avenger al recente Marlboro Artico Rally.

La Sunbeam è una antica e gloriosa (dal punto di vista anche sportivo) marca automobilistica inglese, nata agli albori del secolo e che già negli anni '20 produceva apprezzate e vincenti vetture da competizione. Le Sunbeam dissero la loro anche nella conquista del record assoluto di velocità su terra. Fu una Sunbeam la prima vettura al mondo a superare la 200 miglia all'ora. Altrettanto viva la tradizione Sunbeam nel mondo rallyistico, soprattutto negli anni '50. Dopo essere entrata a far parte del gruppo Rootes, dal 1967 la Sunbeam è una marca del gruppo Chrysler.

La Avenger («vendicatore») è una vettura di meccanica del tutto classica, ed è in pratica la versione 2 porte della Sunbeam 1250. Monta un motore, anteriore, di 1725 cc (alesaggio 81,5, corsa 82,5) a quattro cilindri in linea, distribuzione ad aste e bilancieri, 96 CV a 5.500 giri, sospensioni anteriori McPherson e posteriori ad asse rigido. Il peso, piuttosto contenuto, è di 890 chili.

ro il limite stesso di questa specialità nella loro intransigenza, nel loro « odio » quasi per ogni altra forma di spettacolo automobilistico.

E ricordate, a conferma di quanto stiamo asserendo, che recentemente vi sono stati un paio di tentativi di riviste solo rallyistiche, ai quali non pare sia bastato il sostegno di tutti i « tifosi » di rallies...

Noi, prima che « tifosi », siamo giornalisti.

## MODELPOSTA

Mi interesserebbe sapere dove posso trovare, a Milano, i modelli della Norev

Gianfranco Bubba - Melzo  
Gli automodelli della NOREV sono importati in Italia dalla ditta Carlo Papetta, corso Italia 68, Milano.

Da circa sei mesi faccio collezione di modellini in scala 1/25, ma nella mia isola (TElba) non vi sono molte novità, e si arrivano lo fanno dopo molto tempo. Vorrei pertanto gli indirizzi delle seguenti ditte: Martoyo, Guisval, Barlux, Dinky Toys, Matchbox e l'indirizzo di qualche ditta che produca autoadesivi.

Lido Bisso - Marciana (Livorno)

Ecco gli indirizzi richiesti: Martoyo, via Ramazzini 6, Mi-



Si parla sempre più insistentemente di un prossimo aumento del prezzo della benzina a causa di un, a quanto pare, aumento dei costi di raffinazione e di distribuzione del prezioso liquido. Gli interessati a questo aumento hanno chiesto al nostro amato governo 23 lire di più al litro.

Ora se non vado errato, sono all'incirca 50 le lire che riassumono costi di trasporto, lavorazione, distribuzione, addetti alle pompe eccetera, quindi tutto considerato proporzionalmente un aumento di 23 lire trasformerebbe la tanto ripetuta frase « piove, governo ladro », in « piove, petroliere birichino ».

Al momento di scrivere questa lettera non so se già è stato approvato l'aumento di lire 25 (ma non erano 23?). Sì, aumenterà di lire 25 chiaramente in quanto sua maestà l'IVA aumenta in proporzione! Non sono un economista e non voglio ulteriormente discutere sulla giustificabilità o meno di un aumento dei petrolieri, tuttavia a costo di diminuire le tasse sulla benzina... (come sono ingenuo!), il prezzo di lire 300 al litro non dovrebbe venir superato, e

Le cronache finanziarie più recenti parlano di una ripresa economica del paese (uno di quei recuperi miracolosi, del perché dei quali non ci si rende conto se non tenendo presente l'eroismo dei singoli cittadini), ripresa che avrebbe portato praticamente in pareggio la bilancia dei pagamenti, a prescindere dal deficit petrolifero, che rimane come un macigno sul piatto della bilancia dove sta scritto « uscite », e che bisogna pur considerare.

Nello stesso tempo, il deficit petrolifero è diminuito, il che dovrebbe ingorgogliare i nostri reggitori, che fecero di tutto, un anno fa circa, per convincere gli italiani a non sprecare carburante. La portata reale di questo risparmio venne poi a galla, anche se abilmente mimetizzata dietro la disinformazione generale. Infatti, percentualmente, il carburante per automazione era (ed è) una parte trascurabile di tutto quel petrolio che siamo costretti a comperare, mentre invece ha un « peso » notevole in termini di denaro. Di tasse, per essere esati.

E così, il nostro governo invece di essere contento del diminuito consumo di carburante, si è piuttosto seccato del fatto di aver incassato molto meno di quanto si aspettasse in imposte indirette sul prezzo della benzina. Tanto più che di benzina ce n'è anche troppa, ed ormai tracciata dai depositi, perché nel frattempo il consumo di gasolio ed altri derivati dal petrolio è tutt'altro che diminuito. E nel produrre

# Lo sciopero che ci vorrebbe!

per anni, non foss'altro per una questione di buon gusto.

Io infatti considero vigliacco l'approfittarsi di un minorato mentale. Eppure, è proprio ad un minorato che possiamo accostare la squalida immagine dell'automobilista italiano, sempre ipersensibile « Pantalone ». Ai bei tempi di quando la benzina cresceva a 165 lire, 185, 200 lire al litro, almeno udivasi la gente protestare. Con l'ancor recente aumento a 300 lire si sono lagnati solo i più forti di carattere; gli altri, già moribondi, attendono solo il colpo di grazia.

Naturalmente l'automobilista mai pensò di fare la voce grossa scendendo in piazza (vedi la finezza dell'automobilista?), tantomeno di disertare ad oltranza le pompe di benzina fino ad una diminuzione dell'imposta indiretta. Questo io ritengo sia stato il nostro errore peggiore. Abbiamo sempre dato l'impressione di « chiedete, vi sarà dato ». E così, un giorno si chiederà 600, 800, 1000 lire al litro, e noi riempiremo il serbatoio della nostra macchinetta.

Michele Bonaudo  
S. Ambrogio (Torino)

petrolio, come si sa, salta fuori quell'inutile « sottoprodotto » che si chiama benzina.

Nel frattempo, ci si mettono anche i petrolieri a volere un aumento. Loro lo giustificano facilmente, dicono che i costi sono aumentati. Ed è vero, diteci cosa non aumenta. Nel loro caso, è aumentato il costo di stoccaggio del carburante in eccedenza. Tanto varrebbe diminuire il prezzo, perché così facendo la gente si rimetterebbe a comperare benzina, gli stoccaggi diminuirebbero e con essi il surplus di costi. D'accordo. Ma cosa dovrebbe diminuire? La quota che va ai petrolieri si dice sia già al limite del costo tecnico; non parliamo della quota che spetta ai benzinari, diminuirli equivarrebbe alla rivoluzione, e poi è in proporzione troppo bassa; resta la quota che va al fisco, che da sola rappresenta i due terzi del prezzo. Ma da questo orecchio lo Stato non ci sente proprio.

Non resterebbe quindi che sperare nel mantenimento almeno del prezzo attuale. Ma ci crediamo poco. I petrolieri vogliono altri soldi, i governanti anche. Per di più, i secondi sono in una condizione di — diciamo così — « sudditanza » nei confronti dei primi, che non dimentichiamo sono stati fra i più affettuosi e solerti finanziatori dei partiti dell'arco costituzionale e non. C'è stata, è vero, la apposita commissione che ha puntualmente insabbiato, ma la sabbia dopo un po' si impregna di petrolio ed il nerastro liquido torna

sempre a galla. Pertanto, è difficile per il governo ricordare ai petrolieri che lo Stato li autorizza a pagare la quota fiscale sui soldi rastrellati alle pompe con ben tre mesi di ritardo, e che quindi si potrebbero ritenere soddisfatti di questo vero e proprio regalo che gli italiani fanno loro, e che le società « monetizzano » tramite l'interesse medio che viene loro riconosciuto sul deposito bancario di una cifra che si aggira, e parliamo di soldi contanti, sui 500 miliardi.

Molto più facile, è smentire, magari «recisamente», che la benzina aumenterà. La breve ed istruttiva storia delle smentite governative l'avete letta sul numero scorso di Autosprint. Le considerazioni sulla facilità con cui gli italiani vengono letteralmente « giocati », anche. Che dire di più?

Lei dice, in sostanza, che gli automobilisti se lo meritano perché non protestano. Forse è vero. Ma a parte il fatto che le proteste precedenti hanno avuto il successo che sappiamo, riteniamo che questa acquiescenza derivi da una sorta di inconfessata coscienza sociale dell'italiano che va in auto. La vergogna che si è rovesciata sull'automobilista in questi ultimi mesi è probabilmente servita a qualcosa. Infatti, attualmente l'Italia è letteralmente tenuta in piedi dalle tasse spremute attraverso l'auto (tacitamente subite dal nostro Automobile Club); se le vituperate auto si fermano, chi pagherà tutte le incaute promesse governative?



il settimanale dell'automobilismo giovane

Una copia L. 350 (arretrato L. 700)  
**Abbonamenti:** annuale L. 14.000; semestrale L. 7.500; estero L. 23.000 (maggiorazione per spedizione via aerea); Europa L. 7.000 - USA Canada L. 15.000 - Brasile L. 20.000 - Argentina L. 23.000  
 Conto corrente postale n. 8/4323.

**Diffusione:** concessionario esclusivo per l'Italia A&G MARCO - 20126 Milano - Via Forzezza, 27 - Tel. 02/2523. Spedizione in abbonamento postale gruppo II.

**Distributore esclusivo per l'estero:** MESSAGEGRIE INTERNATIONAL, via M. Gonzaga, 4 - 20123 MILANO.

**Quanto costa AUTOSPRINT all'estero:** AUSTRIA S. 25, BELGIO Bfr. 40; DANIMARCA D.Kr. 6,25; FRANCIA Fr. 5; PRINCIPATO DI MONACO Fr. 5; GERMANIA DM. 3,50; INGHILTERRA 50 p.; JUGOSLAVIA Din. 18; OLANDA Hfl. 2,80; SPAGNA Ptas. 60; SUD AFRICA Ro. 90; SVEZIA Skr. 5,25; SVIZZERA Sfr. 3,20.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero:

**Argentina:** VISONTEA DISTRIBUIDORA S.C.A., Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; **Austria:** PUBLISCHN. DI. C. PRESSE S. DI. C. G. M. B. H., Speckbacherstrasse 35A, 6021 INNSBRUCK; **MORAWA & CO.** - Wolzelle 11, 1010 WIEN 1; **Australia:** COMEGAL PTY. LTD., 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - N.S.W. 2130; **Belgio:** AGENCE & MISSION MONTREAL, Rue de Presse 51, 1050 BRUXELLES; **Canada:** SPEEDIMPEX LTD., 6629 Papineau Avenue, ANTOURNAU, P.Q. H2N 2R1; **Danimarca:** DANISK BILDEISTRIBUTION V/MOGENS SCHROEDER, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; **Ecuador:** OVIDIO HERMANOS, Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo 5, Y LUQUE; **Francia:** BRENTANO'S, 37 Avenue De L'Opera, PARIS (2E); **NOUVELLE MESSAGESIES DE LA PRESSE ESCRIBINEE**, 58 Boulevard DANIEU, Reaumur, 75009 PARIS Cedex 02; **Germania:** W.E. SAARBACH G.M.B.H., Postfach 10 16 10 - 56040 Abteln, Pösterstrasse 2, 5000 KÖLN 1; **Grecia:** THE AMERICAN Club & News Agency, 68 Syngrou Avenue, ATHENS - 403; **Inghilterra:** NILON TRADING LIMITED, 85 Bromley Common, BROMLEY-KENT BR2 9RN; **Jugoslavia:** PROSVETA, Terzizije 16, BEOGRAD; **Iran:** IRANIAN A-MALGANGATED DISTRIBUTION, P.O. Box 135, Kibian Soraya, TEHRAN; **Lithuania:** THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Makedski Street, Halim Harna Bida, 5101 Vilnius, VILNIUS; **Malta:** W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD., 18 A Scots Street, VALLETTA; **Olanda:** VAN GELDEN, PO. Box 195, PO. Box 625, AMSTERDAM; **Paraguay:** VALDEZ E. DI MARTINO, Calle Palma 591, ASUNCION; **Portogallo:** ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca, 135-5 E, LISBOA - 1; **Principato di Monaco e Costa Azzurra:** PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Albert Ier, MONTECARLO; **Principato di Monaco:** SOCIETE GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, ERICARISTO San Miguel 9, MADRID; **SOCCIEDA GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA,** Calle Avila 129, BARCELONA; **SARDEGNA:** SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-18 40TH Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101; **Svezia:** BROR LUNDBERG, Fack, S/10622 STOCKHOLM; **SVIZZERA:** W. E. VENTRETIEN S.R.L., LIAMS A.B., Fack, S-104 25 STOCKHOLM 30;  **Svizzera:** AZED A.G., Dornacherstrasse 60-62, BASEL KÖNIG A.G., Kesselerstrasse 11, BERN; **SCHMIGI AGENCE A.G.**, Sevelgestrasse 34, 4002 BASEL; **NAVILLE & CIE**, 577 Rue Lèvyer, GENEVE; **MELISA S.A.**, Via Venezzi 4, 6901 LUGANO; **Tailandia:** SURIWONGS BOOK CENTRE P.O. Box 44, CHENGMAI; **Turchia:** YABANCI, BASIN TEVZAT, Barbaros Bulvarı 51, BEKESIK - ISTANBUL; **Uruguay:** DISTRIBUIDORA INTERCONTINENTAL S.r.l., Colonia 1282, MONTEVIDEO; **JULIO CIDR,** Avenida Gonzalez Barrios 1293, MONTEVIDEO; **Venezuela:** LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave. Francisco de Miranda, Edif. Sorocaima (Chacao), CARACAS; **Brasili:** LUIZ CARLOS CARDOSO DA VINCI LTDA., Rua Sete De Abril 127, 2. Andar - S/22, SAN PAOLO; **Sud Africa:** L'EDICOLA MICO PTY. LTD., Fanora House, 41 Kerck Street, JOHANNESBURG.

**LE TARIFFE** fino ad un massimo di 15 parole L. 4.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 300. (L'indirizzo dell'inserzione va conteggiato nel numero delle parole). **Pagamento anticipato. Inserzioni GRATUITE per gli ABBONATI** annuali fino ad un massimo di tre all'anno. **Per i SOCI DEL CLUB Autosprint L. 500 di sconto per inserzione.** Le foto ad esso si pagano: 5.000 lire per inserirle. Si accettano soltanto inserzioni di comprovata e carattere privato e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditori.

SI VENDE

AUTO



● **PANTERA DI TOMASO** gr. 4, 580 CV, motore ad iniezione, unico esemplare, venduto. Telefonare per informazioni al 02/3490141.

● **ABARTH 1850** pronta rally. Ceccato HP 180, MASSIMO GREGORI - Tel. 0445/23.231 ufficio: 0445/20.772 abitazione.

● **ABARTH 1000 RADIALE** pendolare, 4. Campionato Italiano, assetto Lazzari, slicks ricambio, accessoriata, molto interessante; esame in anteveduta permuta con auto di serie. A parte vendesi carrello Levante junior, quattro ruote, L. 350.000. Telefonare ore 14,00-15,00 e 20,30-21,30 a RIGHI tel. 0583/91.624.

● **ALFA ROMEO 2000 GTV** 1973, parafranghi bombati, superaccessoriata. Tel. 02/45.99.887 ore pasti L. 2.800.000.

● **AMS 1300** perfetta accessoriata vincitrice Trofeo Montagna quinta zona, eventualmente Orsetto OM, attrezzato velocissimo, BERNASCIONI - Tel. 090.21.68.26.

● **AMS** Telai 1000, 1973, telaio 2000, 1974 come nuovi completi oppure senza motori. ANASTASIO - Tel. 011/54.74.85.

● **BENTLEY ER. TYPE** 1950, restaurata a nuovo nel gennaio '75 (interno, carrozzeria e meccanica) CESARE PEDRETTI - tel. 0331/56.96.57 L. 7.000.000 trattabile.

● **BMW 1600** Gr. 2 iniezione, 12 slick + 6 bagnato eventuale motore di scorta e carrello. Telefonare SERRENTINO 081/61.74.37.

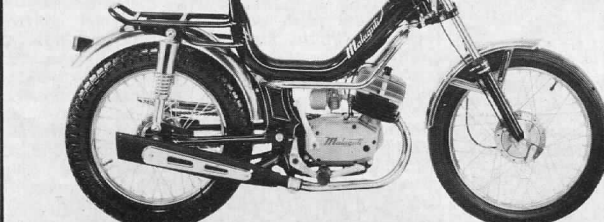
● **BMW 2002 SCHNITZER** 1970, 150 CV assetto Koni, ruote 185, accensione elettronica, spoiler. Telefonare ore 14-16 081/32.22.92-32.35.10.

**CICLOMOTORI SAN LAZZARO DI SAVENA (BOLOGNA)**

**Malaguti**

**FIFTY SPECIAL 4 MARCE 50 cc**

Consumo: lit. 1,92x100 km. (Norme CUNA)



Stampa: Poligrafici 10/00 - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 45.53.11 centralino automatico.

Fotolito: Zincografica Falsinea Bologna.



● **CHEVRON B21** 1972, perfetta motore 1.3-1.5 oppure solo telaio rapporti, ruote ploggia. ANASTASIO - Telefono 011/54.74.85.

● **CHEVRON B23** 1974, come nuova con motore 1.3-1.6 oppure solo telaio. ANASTASIO - Tel. 011/54.74.85-54.50.24.

● **CHEVRON** ultima costruita del tipo B23, originale fabbrica, consegnata agosto 1973, sdoganata, mai urtata poche gare, cambio FG400. Solo telaio completo e adatto per motori 1300-1600-2000. Telefonare LUIGI PASINI 0522/72.245.

● **DALLARA SPORT 1300** anno 1973 plurivittoriosa, revisionata e aggiornata motore e telaio, accessoriata, rapporti ricambi, vende "RAGASTAS" per cambio categoria. Tel. 0525/53.117 - L. 5.200.000.

● **FERRARI 250 Boano** 1958. Garage ZENI - Via Mantova, 8 20135 MILANO.

● **FIAT 124 SPIDER 1600** Gr. 3 pronta corsa, accessoriata. Telefonare ore pasti: 011/95.07.836 L. 1.500.000 trattabili.

● **FIAT 500** Gr. 2 pronta corsa. Motore nuovo. Tutti rapporti per piste-salite. Prezzo convenientissimo. Telefonare ore pasti: 0742/52.389.

● **FIAT 124 ABARTH** Gr. 3 accessoriata, vera occasione, vendo causa militare. MARCO - Tel. 02/27.16.078 L. 3.000.000.

● **FIAT 128 COUPE'** nera. 25000 km, pronta rally Gr. 1. Telefonare 041/35.174. L. 1.500.000 trattabili.

● **FIAT 128 GIANNINI 1500** Gr. 2 elaborato Bacci, bellissimo Affaronel Plurivittorioso, record Magione 1'4"9. GIGI AOUILINI - Tel. 0583/62.229 - 62.549.

● **FIAT 128 CSL** Gr. 2 rally perfetto 2, assoluto TRN 5 a zona tre gare completamente revisionata. Telefonare 081/36.62.80.

**BARONE ROMA**  
 VIALE PARIOLI TEL. 5303002

**SPOILER anteriori e posteriori per tutti i tipi di vettura italiana ed estere da L. 19.000 a L. 23.000 (tipo normale)**

**Racing Line**



● **FORD ESCORT 1600** Twin-Cam-HP. 180 iniezione, 5 marce, pronta corsa come nuova. Tel. 0131/26.777.

**OMP roll bars**  
 ESTINTORI - COLLETTORI SPECIALI ASPIRAZIONE



Roll bars per ogni vettura regolamentare.  
**NOVITA 75: roll bar a gabbia e normale per Renault R51S**  
**Sele e Off:** Genova Quinto - via Filzi 3 - tel. 010-333082  
**Dep.:** Milano Buccinasco - via dei Gelsi 10 - tel. 02-4472372

LISTINI A RICHIESTA

● **FIAT 903 SPORT** preparata Gr. 1 rally protezioni e roll-bar - Tel. 0562/50.030 Lire 550.000

● **FIAT 128 BERLINA** 2/P bellissima offresi. Elaborata con motore a due alberi a camme in testa. Cinghie marce, dischi Campagnolo, Koni, superaccessoriata. Più motore originale. Tel. 0574/20.123-20.004 L. 2.000.000.

● **FIAT 1500 D** 1949, tipo originale, come nuova, meccanica perfetta, km 25.000 CESARE PEDRETTI tel. 0331/56.95.57. L. 2.000.000 trattabili.

● **FIAT X-1/9 - 1300** Gr. 4, aggiornata, pronta corsa. VALTELLINA RACING - FORMIGINE - Tel. 059/55.82.53

● **FORD MEXICO** 1973, preparata corsa, arancione, bianca, bellissima, inurtata. Tel. 055/37.19.49.

● **FORD ESCORT BDA RALLY** gr. 2, Mexico e Twin-Cam rally gr. 2 tutte Broad-speed mai corso - Tel. 081/36.62.80.



**JAGUAR XK 140** 1954, restaurata come nuova. MEDICI G&G Via Emilia all'Angelo, 49-REGGIO EMILIA - Tel. 0522/73.245-73.246.

● **LANCIA FULVIA HF 1600** Gr. 4, completa di tutto, pronta per correre. AMBROGETTI - Via Monforte, 48 - MILANO - Tel. 02/70.01.91, L. 1.900.000.



**LOLA T. 294-BMW** scuderia Vesuvio vende, con o senza motore; telefonare 081/681.452 ore 17-20.

**O S A R R**  
 Via Tuscolana 150 - tel. 7856396 - Roma

**Gomme Racing e Turismo Ruote in lega et. originali Spoiler e parafranghi**

● **LOLA T292** bianca perfetta motori FV 1800 e BDA BroadSpeed 1300 come nuovi. Tel. 081/36.52.80.

● **MASERATI 500** Sebring + 63/64. Garage ZENI - Via Mantova, 8 - 20135 MILANO.

● **NSU TT 1200** occasione. Meccanica perfetta, gommata velocissima, accessoriati. Ai migliori offerenti. Tel. 055/61.09.73.

● **OPEL ASCONA 1900 SR** 1974, preparazione completa Conrero gr. 2 rally, perfetta, pronta corsa. Telefonare ore pasti 0171/91.149; ufficio 0171/91.248.

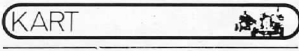
● **OPEL COMMODORE COUPE' GS/E 2,8** come nuova. Automatic, servosterzo, aria condizionata ecc. Km. 25.000. Telefonare ore ufficio: 059/24.34.04 - L. 3.500.000.

● **OPEL GT 1900** perfettissima, 1970. Tel. 011/55.86.516 L. 600.000.

● **PORSCHE CARRERA 2** 1963, totalmente revisionata Stoccarda Km. 4.000 carrozzeria come nuova venduto - Tel. 0323/43.367 (pasti).

● **PORSCHE 911 S 2200** HP 180, tutto apribile elettr., gomme Pirelli nuove, cambio, frizione, semiasmi nuovi. MANFREDI SIMEANER - MERANO - Tel. 0473/33.093.

● **RANGE ROVER** km. 37.000 marzo '72, gomme 100 per cento meccanicamente perfetta. Telefonare ore pasti MILANO - 40.31.109 Lire 4.500.000 non trattabili.



**KART 100** 3. categoria Birel Parilla '74, 2 telai, ricambi, gommatissimo. Tel. 02/65.35.58 L. 300.000.

**BIREL TARGA 100** 3. categoria, nuovo; **BIREL KIT 100** 3. categoria usato. Telefonare FIRENZE - 705.163.

## OSAI MILANO

### Ammortizzatori elaborati

**Garantiti 1 anno senza limitazione di chilometri**  
Sostituzioni immediate balestre e servofreni. Molli rinforzati

**MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68**

**KART 100** 3. categoria Birel Targa BM 74, competitivo anche con motore ricambio mai restituito Vito SILVIO - Via Manzoni, 65 - 33030 BANNIA (PN) Tel. 0434/95.297.

**KART BIREL-BM** 3. categoria, FERRARI NATALINO - Via IV Novembre, 20 - 29015 CASTEL SAN GIOVANNI (PC) L. 150.000.

**TELAIO CHEVRON B21/23** gomme, Hewland FG 400, rapporti. Telefonare 0734/22.147 (9-11).

**MOTORE IRO** pronto corsa kart, aggiornato '75, vende Butaco pure per kart. Tel. 059/35.42.86.

**MATERIALI** competizione Ford, Lola e accessori Varley, Corbeau, Revolution, Cello, Britax, Hewland, Firestone. Tel. 081/36.62.80.

**LUCIANO CONTI**  
direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviato speciale:  
**FRANCO LINI**

Redazione:  
**MARCO MAGRI**  
**ALFO C. PREDIERI**  
**ANTONIO RAMEGGI**

Collaborano alle RUBRICHE:

**Carlo BURLANDO** - Leopoldo CANETOLI - Carlo CAVICCHI - Andrea DE ADAMICH - James HUNT - Jacky ICKX - Gio' LUNI - Gabriela NORIS

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - Daniele Buzzonetti (Roma) - Giancarlo Cevenini (Bologna) - Salvatore Ciusa (Cagliari) - Mario Fenzi (Genova) - Marco Grandini (Firenze) - Logan Lessona Bentley (Roma) - Giulio Mangano (Palermo) - Mario Morselli (Modena) - Giuliano Orzali (Milano) - Giorgio Rosotto (Torino) - Attilio Trivellato (Padova) - Sergio Troise (Napoli) - Manuel Vigianni (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - Luis Gonzales Canomanuel - Agenzia Carro (Rio de Janeiro) - Adriano Cimarosti (Berna) - Thomas B. Floyd (Australia) - Gilberto Gatto (Canada) - David Hodges (Londra) - Jeff Hutchinson (Londra) - Jacques R. Jaubert (Marsiglia) - Eoin S. Young (Londra) - Lino Manocchia (New York) - André Royex - Philippe Toussaint (Bruxelles) - Hannes Steinmann (Austria)

AUTOSPRINT pubblica anche

servizi particolari di:

Daniela Audeo - Bruno Boglietti - Puccio Corona - Cesare De Agostini - Mario Mannucci - Nuccio Marino - Carlo Micci - Sandro Munari - Doug Nye - Gerard Schmitt - Piero Sodano

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa - Gianfilippo Centanni - Onofrio Colabella - Gaetano Giusti - Franco D'Ignazio - Dionigio Dionigi - Mauro Ferramosca - Vito Lattanzio - Domenico Morace - Gigi Mosca - Guido Rancati - Marcello Rigo - Riccardo Roccato

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Atualfoto - Belle Epoque - Cevenini - Coppini - De Roia - D.P.P.I. - Equipe Motor - Ferrari Nassari - Giusti - Giuliano Hruby - Laurent Lini - Adriano Manocchia - Mulone - Norris - Olympia - Reinhard - Sainz - Serra

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner Bühner - Corf - Antonio di Giusti - Giuliano Orzali - Giorgio Piola - Michael Turner - Massimo Vallese

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione  
40068 San Lazzaro di Savena (BO)  
Via dell'Industria 6

CASELLA POSTALE AD 1734  
40100 BOLOGNA  
Telefoni: (051) 45.55.11  
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

AUTOSPRINT - Registraz. Tribunale di Bologna n. 3395 del 25-2-1969

# Mille Miglia

## SILENZIATORI SPECIALI PER AUTO

### FIAT X 1/9

**MILLE MIGLIA**  
Via Macallé 6  
FOSSANO (CN)  
tel. 0172/61.364

● **SIMCA RALLY 2** agosto 1974, gruppo 1,3 Fisa, preparazione Gico L. 1.600.000, e Furgone Romeo omologato per trasporto auto L. 500.000. Autofficina GICO - Tel. 02/99.88.597.

● **VOLKSWAGEN** 1948 - Garage ZENI - Via Mantova, 8 - 20135 MILANO.

● **BISARCA FIAT 650 N3B** 1972, metri 10 km 40.000 completamente furgonata officina viaggiante perfetta. Tel. 081/36.62.80. L. 10.000.000

● **BISARCA** Delta Corse vende bisarca con rimorchio, motore completamente nuovo, gommata. Telefonare: 02/31.85.346 - 99.57.247.

● **MONOPOSTO**

● **F.F. DELTA MK2** 4 vetture ufficiali si vende o noleggia ASSISTENZA AUTODROMO - Tel. 02/31.85.346 - 02/99.57.247.

● **FORMULA MONZA** perfetta pronta corsa, vera occasione. Tel. 039/51.04.81.

● **2 FORMULA ITALIA** 1 completa di carrello Abarth seminuovo. Rivolgersi al tel. 0586/74.42.95.

● **FORMULA ITALIA** perfetta, inurata, pochi mesi di vita, poche gare, aggiornata regolarmente 1975 norme sicurezza, assetto e telaio. Appena revisionata completamente, 4 cerchi scorta e altri ricambi, sedile anatomico pelle, cinture Britax, telone, tabella segnalazione box, ecc. Telefonare HOZ - MILANO ufficio 62.78 interno 255, casa 66.89.236.

● **F. 850** preparazione Moroni, pronta corsa. Telefonare dopo le ore 20: tel. 02/44.51.594. L. 750.000.

● **F. FORD DE SANCTIS** Bielle al titanio per 1600 Ford. Vere occasioni. Tel. 0545/71.165.

**MOTO**

● **KIT 125** anno '72, ottimo stato, ricambi, mai partecipato corse. Paolo - Tel. 02/73.84.179 ore serali.

● **BENELLI** 6 cilindri nuova;

● **HONDA 750** 1973;

● **KAWASAKI 500** pronta corsa. Telefonare ore pasti: 0323/43.367.

**ACCESSORI** e parti speciali

● **FPT TUTA** doppia taglia 50, sottotuta, guanti, scarpe, passantomagha calze, tutto in FPT omologato secondo nuove norme sicurezza CS.A.I. Telefonare HOZ - MILANO ufficio 62.78 interno 255, casa 66.89.236.

● **MOTORE PORSCHE 3000** Gr. 4, 340 HP e 2000 Gr. 4 iniezione, ghigliottine per motori iniezione e particolari in vetroresina. BONOMELLI - Tel. 030/27.31.376.

● **FORD BDA 1300** BroadSpeed CV 195 ex Giannotti perfetto. Tel. 081/36.62.80 - Lire 4.500.000.

● **MOTORE 1000 cc.** completo come nuovo da competizione per autovetture Fiat 850 coupé o spider. Coppie coniche per gare in salita e da pista, terza e quarta ravvicinata. PALERMO telefonare ore pasti - 091/59.30.97.

# HELVETIA

ROZZANO (MI)  
Via Monviso 79  
tel. (02) 8252979

Spoiler anteriori e posteriori  
parafanghi allargati e codolini  
TRASFORMAZIONI: BMW turbo, Alfasud turbo, 128 coupé turbo  
Porsche 2,7, Volkswagen tipo Rolls-Royce

**SI VENDE O SI CAMBIA**

**AUTO**



● **ALFA ROMEO GTA 1300 AUTODELTA** ex-Bigliazzi, perfetto, vendesi, permutasi auto di serie. Visibile presso officine Cortini, FIRENZE. Tel. 055/47.54.84 oppure 0577/44.465.

● **MEXICO RS 1600** preparazione ufficiale Ford e F. Italia perfetta. Vendesi o permutasi con F. 3. Telefonare 02/25.92.264.

● **FORD CAPRI 2600 RS** elaborazione Delta, HP 215 stradale, carrozzeria-colore come ufficiale, motore nuovo, cerchi componibili 9" - 10" nuovo-cambio. Telefonare 02/31.85.346-99.57.247.

● **DUNE BUGGY** Km 12.000 colore nero, sedili e capotina bianca, accessoriati ricambi; sedili avvolgenti cruscotto completo in acciaio inossidabile, moquette nera, doppi fari, collettori scarico cromati, ruote maggiorate in lega, 2 antifurto. Vendo o permutato con Maglietta Cabriolet nero. RAFFAELE ROBERTO P.za 6 Febbraio, 22 - Milano - Tel. 31.50.43 ore pasti; 31.87.141 dopo le ore 21.

**VARIE**

● **ANNATA** « Auto Italiana » 1969 oppure cambio con annata '70 o '71 AUTOSPRINT, MAURIZIO DANIELE - Via Roma - MERONE (Como)

**SI COMPRA**

● **SPORT PROTOTYPE 1000-1300** solo telaio, si noleggia o si compra solo se occasionalmente. Autofficina GICO, Cascina S. Giuseppe SENAGO/Milano - telefonare 02/99.88.597.

● **FIAT 125 SPECIAL** ultima serie colore testa di moro o bleu, vetri azzurrati. DUCCIO - FIRENZE - Tel. 055/35.276 ore pasti.

**MOTO**



● **KTM 175 o 250** compra subito. Telefonare PINUCCIO - tel. 0331/55.28.72.

● **Vetture sportive**